H. Schmid

1927.

Der
Holzhandel auf dem Main.

Inauguraldissertation

Einer hohen staatswirtschaftlichen Fakultät der

Ludwig-Maximilians-Universität München

zur Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

von

Hermann Schmid

aus Miltenberg a. Main

Druck der Schneiderschen Buchdruckerei Gebr. Schneider Rothenburg o. Tauber

Referent:
Geheimer Rat, Universitätsprofessor Dr. M. Endres.

Literaturverzeichnis.

1) Akten des Kreisarchivs Bamberg.
2) Akten des Stadtarchivs Bamberg: Nachlaß Köberlin.
3) Akten des Stadtarchivs Frankfurt.
4) Diederichs Eugen: Der süddeutsche Floßholzhandel mit besonderer Berücksichtigung des Absatzes nach den Niederlanden. Diss. Frankfurt 1920.
5) Fehn Georg: Die Mainflößerei (in „Bayernland" München 1890).
6) Heubach Ernst: Die zukünftige Verkehrsentwicklung auf dem regulierten Main mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Würzburg. Leipzig 1901.
7) Hirschmann Josef: Der Holzhandel mit besonderer Berücksichtigung des Mainzer Floßholzhandels. Diss. Frankfurt 1926.
8) Klauprecht: Forstliche Statistik des Spessarts, Aschaffenburg 1825.
9) Köberlin Alfr.: Der Obermain als Handelsstraße im späteren Mittelalter. Erlangen und Leipzig 1899.
10) Meidinger Heinr.: Statistische Uebersicht der Mainschiffahrt und der Flößerei im Jahre 1840. Frankfurt 1841.
11) Müller Fritz: Die Entwicklung des bayerischen Maines als Schiffahrtsstraße. Diss. Würzburg 1923.
12) Nagl Anton: Geschichte und Beschreibung der Einkünfte in dem Fürstentum Aschaffenburg. (Historischer Verein von Oberbayern.)
13) Opp Else: Die Brennholzversorgung Würzburgs. Diss. Würzburg 1923.
14) Schanz Georg: Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. Bamberg 1894.
15) Teubert Otto: Die Binnenschiffahrt. Leipzig 1912.
16) Ulrich Frz.: Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.
17) Untersuchungen über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung eines Main-Donaukanals; ausgearbeitet vom Tarifamt für bayerische Staatseisenbahnen. München 1919.
18) Zöpfl Gottfried: Der Main als Verkehrsstraße. Würzburg 1891.
19) Zöpfl Gottfried: Die Umschlagsanlagen und die Notwendigkeit eines Holzhafens am Main.
20) Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt; Statistisches Jahrbuch für Bayern; Zeitschrift für Binnenschiffahrt; Zeitschrift des Bayer. Statistischen Landesamts.

Inhaltsübersicht.

Das Einzugsgebiet der Mainwasserstraße.

Das Einzugsgebiet für den Handelsverkehr mit Holz auf dem Main stellten in früherer Zeit ausschließlich die dem Main nahe gelegenen großen Waldgebiete dar. Das wichtigste unter diesen war von jeher der Frankenwald, den man fast als die Heimat der Flößerei bezeichnen dürfte. Nicht in dem Sinne zwar, als sei sie gerade dort entstanden — die Flößerei als solche ist ja schon sehr alt — aber deswegen, weil wohl nirgends in einem solchen Maße, wie gerade im Frankenwald die gesamte Bevölkerung direkt oder indirekt mit dem Holzhandel und der Flößerei in Verbindung steht und darin ihre ausschließliche Erwerbsquelle sieht. Es sind dort aber auch alle Vorbedingungen zu einer ausgedehnten Entwicklung des Floßgeschäftes gegeben. Die umfangreichen Waldungen sind durch verschiedene Floßbäche aufgeschlossen, auf denen das Holz einzeln geflößt, d. h. getriftet wird und nach dem Zusammenfluß derselben von Kronach ab geflößt werden kann. Die wichtigsten Nebenflüsse der Kronach bilden die Steinwiesener Rodach, die wilde Rodach, die Haßlach und die Kronach.

Aus dem Frankenwalde kommen in erster Linie die sogenannten Weißflöße, d. h. Weichholzflöße aus schwächerem Tannenholz, da die schmalen und reichlich gewundenen Floßbäche eine Verflößung starker Stämme nicht gestatten. Dagegen war in früherer Zeit der Handel mit geschnittenem Holz aus dem Frankenwald sehr bedeutend. Die starken Hölzer wurden in Form von Sägeblöchen zu den zahlreich vorhandenen Sägemühlen getriftet und dort verschnitten. Es bestanden Jahrhunderte lang landesherrliche Verordnungen, die den Handel nach auswärts mit starken Hölzern verboten, um die heimische Industrie zu schützen. Die Schnitt-

holzflößerei hat natürlich längst aufgehört, nachdem ein Versand per Bahn möglich geworden ist, bei dem die Schnittware in weit besserem Zustande und ohne Qualitätsverluste ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden kann.

Weitere wichtige Einzugsgebiete sind der Lichtenfelser Forst sowie bei Bamberg der große Stadtwald Hauptsmoor; meist aus Kiefern und Fichten bestehend. Im Obermaingebiet ist außerdem höchstens noch der Steigerwald zu erwähnen, der jedoch hauptsächlich Brennholz für den Bedarf der unteren Mainstädte an den Main lieferte.

Im Gebiete des Mittel- und Untermaines kommt als bedeutendstes Waldgebiet für den Holzhandel auf dem Main der Spessart in Frage. Er ist das Hauptversorgungsgebiet der Mainstädte Würzburg und Frankfurt für ihren Bedarf an Brennholz. Daneben aber ist der Spessart als eines der bedeutendsten Eichengebiete der Hauptlieferant des Holländer Holzes. Der Odenwald liefert ausschließlich Brennholz an den Main, das an den Mainorten Lautenbach, Wörth und Obernburg in Schiffen verladen wird und vorwiegend den Bedarf der Städte Frankfurt und Mainz zu decken hat.

I.

Der Holzhandel auf dem Main bis zur Entwicklung der Eisenbahnen.

Der Holzhandel auf dem Obermain.

Wenn man nachforscht, was in früheren Jahrhunderten die wichtigsten Gegenstände des Holzhandels waren, die auf der Mainwasserstraße zum Versand gelangten, so findet man eine reiche Vielgestaltigkeit, die heutzutage längst verschwunden ist. Der grundlegende Unterschied zu den heutigen Verhältnissen ist der, daß man damals alles Holz in Flößen verführte, oder, wenn es sich um Holzwaren handelte, diese den Flößen als Oblast anvertraute. Die einzige Ausnahme bildete das Brennholz, das natürlich nur auf den kleinen Floßbächen bis zum Main selbst geflößt werden konnte, dort aber in Schiffen verladen werden mußte. Für die Obermaingegend kam ein nennenswerter Transport von Brennholz überhaupt nicht in Frage; aus diesen Gegenden kamen überwiegend Langholz- und Schnittholzflöße, die mit verschiedenartiger Oberlast ihren Weg nach den unteren Mainstädten, im äußersten Falle bis nach Mainz nahmen. Für die älteste Zeit, aus der genaue Angaben vorhanden sind — d. i. das 15. und 16. Jahrhundert —

ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, daß die Frankenwaldflöße auch den Rhein hinab, oder nach Holland gegangen seien. Der Holländer Holzhandel hatte übrigens sein hauptsächlichstes Einzugsgebiet in den Waldungen der Untermaingegend, wo der Spessart auch heute noch eines der vorzüglichsten Eichengebiete darstellt, das die Forstwirtschaft überhaupt kennt.

Das Langholz.

Die Frankenwaldflöße sind durchweg sogenannte Weißflöße aus Tannenstämmen schwächerer Dimensionen. Dies hat seinen Grund vorwiegend darin, daß die Rodach und Haßlach und auch die Kronach kleinere Flüßchen oder Bäche sind, die durch stärkere Stämme zu starke Beschädigungen ihrer Ufer erleiden würden und weiterhin sehr viele Mühlen eingebaut sind, deren Wehre nicht für starke Stämme vorgesehen und eingerichtet sind. Ein weiterer Grund dafür ist die Rücksicht auf die Schneidmüller, denen das starke Material zum Verschneiden vorbehalten bleiben soll. Lange Zeit hindurch war es überhaupt verboten, die stärkeren Stämme zu verflößen, um der einheimischen Industrie das nötige Rohmaterial zu erhalten.

Das Stammholz (Bauholz) wird von 4 bis 6, das schwächere bis zu 10 Stämmen aneinander gebunden. Ein so zusammengebundenes kleines Floß nennt man einen Boden und von diesen Böden koppelt man mehrere in ein großes Floß zusammen, sowie der Fluß breiter und wasserreicher wird.

In frühester Zeit unterschied man dreierlei Arten von flößbarem Stammholz: Balken-, Bauholz und Pfaden. Die Balken waren das stärkste Langholz, das zur Verflößung kam. Es handelte sich dabei um größere, entrindete, jedoch unbehauene Stämme, die zu 5—6 miteinander durch Wieden oder Klammern zu einem Balkenboden verbunden wurden. Das Bauholz bestand aus Stämmen mittl. Dimensionen, die zu 8—10 zu einem Boden vereint wurden und die Pfaden, als das schwächste Langholz, wurden jeweils zu Böden von 12 Stück miteinander verbunden. Die Bezeichnungen Bauboden, Balkenboden und Pfadenboden wurden später durch andere Benennungen, die sich aus der Zahl der zusammengespannten Stämme ableiteten, ersetzt. Es gab dann Fünfer-, Sechser-, Zehnerböden, wobei die Fünferböden eine Vereinigung der größten Stämme darstellten, während in den Zehnerböden die schwächsten Sortimente vereinigt waren.

Wenn diese Böden den Main erreicht hatten, was bei Schwürbitz an der Mündung der Kronach in den Main der Fall war, so wurden sie meist dort schon mit Brettern, Stangen usw. beladen und zu Bischberg noch mit weiteren Böden vereinigt. Dabei wurden die kleineren Stämme (Achter-, Neuner- und Zehnerböden) auf die größeren Böden (Fünfer, Sechser und Siebener) gezo-

gen. Ein derart zusammengestelltes Floß wurde als Bodenstück[1]) bezeichnet und enthielt von Bischberg ab 6—10 Böden im Grunde, ab Würzburg 10—23, auch 27 Böden im Grund. Bei ganz gutem Wasserstand bestand ein Bodenstück ab Würzburg aus 39, 43, auch 47 Böden im Grund. Die Holländerflöße, die vorwiegend aus der unteren Main- und Spessartgegend kamen, wurden in Mainz umgebunden und zu großen Rheinflößen zusammengestellt.

Diese beiden Floßarten, Weißflöße und Holländerflöße, sind die beiden einzigen Formen von Langholzflößen, die auf dem Maine zum Versand gelangten. Die Weißholzflöße bestanden, wie bereits erwähnt, ausschließlich aus Weichholz (Tannen- und Fichtenstämme), während die Holländerflöße überwiegend aus Eichenholz, das nach Holland als Schiffbauholz transportiert wurde, zusammengesetzt waren. Da das Eichenholz für sich allein nicht flößbar ist, wurden einem Eichenholzfloß tannene Tragstämme beigefügt, die meistens doppelte Länge des Eichenholzes aufwiesen. Selbstverständlich konnten die ohnehin schon sehr tief einsinkenden Eichenholzflöße keinerlei Oberlast mitnehmen. Kleinere Eichbäumchen wurden zuweilen von den Flößern aus Eltmann als Oberlast auf Tannenflößen mitgeführt und gelten als Halb- oder Viertelbäume.

Für die Fichten- und Tannenstämme waren folgende Benennungen[2]) üblich:

ein 30er, auch 10er genannt (weil davon gewöhnlich 10 in einen

Boden kommen) ist	36—38 ' lang,	6 " mittl. Durchmesser
ein 40er od. 9er ist	38—40 ' lang,	7 " mittl. Durchmesser
ein 50er od. 8er ist	50—54 ' lang,	8 " mittl. Durchmesser
ein 60er od. 7er ist	56—57 ' lang,	8 " mittl. Durchmesser
ein 70er od. 6er ist	57—58 ' lang,	10 " mittl. Durchmesser
ein 80er od. 5er ist	57—58 ' lang,	12 " mittl. Durchmesser

Daneben war sehr bedeutend die Ausfuhr von Bauholz aus dem Lichtenfelser Forst, der Bamberg und eine Reihe von Städten des Obermains mit Bauholz versorgte. Ferner lieferte auch der große Stadtwald Hauptsmoor bei Bamberg besonders schöne Kiefern, die schon damals sehr gut bezahlt wurden.

An unbearbeitetem Holze kamen außerdem nur noch die sogenannten Blöcher, d. s. Stammabschnitte von 3—6 m Länge, möglichst astfreies Fichten- oder Tannenholz zur Ausfuhr. Diese Blöcher wurden auf den Floßbächen des Frankenwaldes einzeln getriftet und später den Flößen als Oblast mitgegeben.

---

[1]) Siehe Anhang, Zusammenstellung der technischen Benennungen im Floßgeschäft.

[2]) Meidinger: Stat. Uebersicht.

Das Schnittholz.

Einen wesentlich größeren Anteil als das Rundholz hatte in früherer Zeit das Schnittholz an dem Holzhandel auf dem Maine aufzuweisen. Bestanden doch im Frankenwalde selber nicht weniger als rund 130 Schneidmühlen, die das stärkere Holz, das in Form der bereits erwähnten Blöcher bis zu den an den Wasserläufen gelegenen Schneidmühlen getriftet werden konnte, verarbeiteten und dann auf dem Wasserwege nach auswärts versandten.

Die Bretter wurden jeweils zu einer sogenannten Riege, d. i. die kleinste Form eines Bretterfloßes, vereinigt. Eine solche Riege bestand gewöhnlich aus 10 Bretterlagen nebeneinander und jede Lage 24 Dielen hoch, d. h. aufeinander, und war durch Floßwieden und Stangen fest zusammengebunden. Vier solche Riegen bildeten einen Stümmel, dessen Inhalt zwischen 1000 und 840 Brettern schwankte, da eine Riege je nach dem Wasserstand verschieden hoch sein konnte, im günstigsten Falle 25, bei schlechtem Wasserstande aber auch bisweilen nur 21 Bretter übereinander. Die gewöhnlichen Bretter waren 10 ' lang, 8 " breit und 3/4 " dick. Von breiten, zwölfzölligen Dielen kamen nur 9 Lagen nebeneinander; die Höhe war die gleiche wie bei den gewöhnlichen Dielen.

Eichene und kieferne Doppelbretter von 20 ' wurden in Flügeln geflößt, für deren Ausmaße keine engen Grenzen festgesetzt waren. Im Durchschnitt war ein Flügel einer halben Riege gleich. Diese Bretter waren 1 1/2 " stark; noch breitere und stärkere Bretter wurden nicht mehr selbständig geflößt, sondern kamen nur auf den Flößen als Oblast vor.

Auf dem Main angekommen, wurden diese Stümmel ebenfalls ähnlich den Böden verstärkt, und zwar in der Form, daß jeweils 2—3 Stümmel hintereinander gekoppelt und vorne noch zwei Böden angebracht wurden. Ein derart verstärktes Stümmelfloß wurde nun als Stümmelstück[1]) bezeichnet. Das Stümmelstück erhielt dann auf seiner Reise nochmal zu Hallstadt und zum letzten Male unterhalb Würzburg eine Verstärkung. Das Stümmelstück besteht von Bischberg ab gewöhnlich aus 12—15 Stümmeln und 3 Böden, von Würzburg ab aus 24—27 Stümmeln und 13 Böden bei gutem Wasserstande. Die Breite eines solchen Stümmelstückes betrug oberhalb Würzburg 28—29 ', die Länge 250 '. Unterhalb Würzburg wurde dasselbe auf 29—37 ' Breite und 350—420 ' Länge vergrößert.

Neben dem flößbaren Lang- und Schnittholz waren die Weinbergpfähle für den Bedarf des weinbautreibenden Unterfrankens und des Rheinlands ein Hauptausfuhrartikel der Waldgegenden im Obermaingebiet. Der jährliche Versand nach diesen Weinbaugebieten war sehr bedeutend, wie aus den Anschreibungen der Zollstätte Kronach hervorgeht. Daneben wurden häufig erwähnt Dielen aus Eichen- oder Fichtenholz, Schindeln, Leiterbäume, Kübel, Fischtröge, Kufen

---

1) Siehe Anhang: Technische Benennungen.

und viele andere Erzeugnisse der Schreiner- und Büttnerzunft. Von Bamberg ab gehen viele Fässer den Main hinab; auch Faßholz (Dauben) und Faßreifen aus Birkenholz.

Ueber die ungefähren Mengen der damaligen Ausfuhr von Rundholz aus dem Frankenwalde macht Köberlin [1]) folgende Angaben, die aus Umrechnungen aus den Zollerträgen abgeleitet sind:

1486/87 : 3058	Böden	1493/94 : 2888	Böden
1487/88 : 3088	„	1494/95 : 3636	„
1488/89 : 3053	„	1495/96 : 3393	„
1489/90 : 3261	„	1496/97 : 4206	„
1490/91 : 2768	„	1497/98 : 4523	„
1491/92 : 3098	„	1498/99 : 4230	„
1492/93 : 2776	„	1499/1500 : 4530	„

Zur Beurteilung der Gesamtholzausfuhr eines Jahres dürfte eine Zusammenstellung nach den Kronacher Kastenamtsrechnungen in Betracht kommen, worin die nachfolgenden Mengen für das Jahr 1485 ausgewiesen sind:

1539 Pfadenböden	ca. 400 Riegen
1800 kurze Blöcher	4900 Bürden-Pfähle
139 Balkenböden	240 lange Blöcher

unter Berücksichtigung des Umstandes, daß diese Rechnung nur vom Aschermittwoch bis zum Thomastag, also ein Dreivierteljahr, läuft und außerdem die Hälfte des Zolles verpfändet war, die erst im Jahre 1487 wieder eingelöst wurde, nimmt Köberlin [2]) einen runden Jahresexport von folgenden Quantitäten an:

280 Balkenböden	480 lange Blöcher
3100 Pfadenböden	800 Riegen
3600 kurze Blöcher	100 000 Bürden-Pfähle.

Zölle und Abgaben.

Noch ehe das Holz auf den Floßbächen in den Main gelangt war, hatte es schon eine ganze Reihe von Abgaben zu entrichten. Es waren dies nur zum geringen Teil wirkliche Zölle, wie z. B. in Kronach; in der Mehrzahl waren es Abgaben, die an den zahlreichen Mühlwehren zu entrichten waren und als Wöhrgeld oder Schützgeld bezeichnet wurden. Es ist bereits eingangs erwähnt worden, daß an den Floßbächen des Frankenwaldes zahlreiche Schneidmühlen im Betriebe waren, deren jede natürlich sich durch Stauanlagen die Wasserkraft nutzbar gemacht hatte. Für die Flöße waren eigene Durchlässe vorhanden, die von dem Müller zum Passieren eines Floßes jederzeit geöffnet werden mußten. Da die Flöße aber

[1]) Nachlaß Köberlin, Lichtenfelser Forstamtsrechnungen.
[2]) Köberlin: Der Obermain als Handelsstraße.

in den meisten Fällen ganz der Willkür dieser Leute ausgeliefert waren, hatte es sich, um unnötigen Plackereien aus dem Wege zu gehen, eingebürgert, daß diesen eine Entschädigung gereicht wurde, was dann nachher von denselben als gutes Recht beansprucht wurde. In einer Klageschrift an die Bamberger Regierung vom Jahre 1743 beschweren sich die Flößer, weil die Müller zu Zeulen, Wallstadt, Lichtenfels und Haußen nun Wöhrgeld verlangten aus einer Schuldigkeit, welches denselben sonst nur aus Erkenntlichkeit gereicht werden kann. Insbesondere forderte der Müller zu Zeulen von jedem durchfahrenden Stück zwei Kr., welches die Zollabgabe sogar übersteige. Der Müller zu Lichtenfels fordere von jedem Stück 3 Pfg., der Müller zu Wallstadt 6 Pfg. und dem Müller zu Haußen müsse für jede Durchfahrt soviel als er fordere bezahlt werden.

In der gleichen Schrift findet sich eine Beschwerde, die für die damaligen Verhältnisse wohl sehr bezeichnend ist und aus der man ersehen kann, mit welch rücksichtslosen, für unsere heutigen Begriffe eigentlich lächerlichen Mitteln die Flößer belästigt und zu gänzlich unberechtigten Abgaben gezwungen wurden.

Sie richtet sich gegen den Inhaber der Freiherrlich Künzbergschen Mühle zu Oberlangenstadt, weil derselbe, „obgleich dem fürstlichen Hochstifte das Dominium fluminis gebühre, den Flößern auf dem Flusse Gesetze vorschreibe und Geldstrafen erhebe. Um seine Herrschaft auszudrücken, habe er einen Pfahl in dem Flusse aufgerichtet. Wenn nun ein Flößer an diesen anfahre, so pfände er demselben 20 bis 30 Bretter ab und belege manchen Floß mit Arrest. Um aber das Unternehmen noch einträglicher zu machen, halte derselbe einen eigenen Mann, welchem die Beobachtung der Flöße aufliege. Kämen diese nahe genug, so müsse der Müller alle Wassergänge zugleich aufziehen. Hierdurch werde nun der Fluß reißend gemacht und die Flößer müssen alle ohne Rettung an den aufgesteckten Pfahl anlaufen. Sogleich setze nun der Müller seine Schütze vor und die Flößer würden arretiert [1]).“

Daß diese Erpressungen ein recht lohnendes Geschäft waren, geht aus einer anderen Stelle hervor, die ebenfalls eine der zahllosen Klagen darstellt, die vonseiten der Floßhandeltreibenden gegen ihre Bedrücker beim fürstbischöflichen Stuhle erhoben werden. Es ist da ausgeführt, daß die Müller jährlich auf diese Weise 15—20 000 Gulden beziehen, während für jedes einzelne Floß nur bis Hallstadt sich dadurch eine Belastung von 20—40 fl. ergibt.

Ein regelrechter Zoll wurde erst in Kronach erhoben. Die Zollscheere befand sich dort unterhalb der Vereinigung der Floßbäche zur Kronach, also an einem Orte, an dem alles Holz, das den Frankenwald zu Wasser verließ, am sichersten erfaßt werden konnte.

---

1) Akten d. Kreisarchivs Bamberg. Hofkammervortrag v. 9. Nov. 1799.

Der Zoll zu Kronach traf in erster Linie das Floßholz in der Form von Böden, welche auch heute noch die einzelnen Teile bilden, aus welchen ein ganzes Floß zusammengesetzt ist. Man unterschied ursprünglich zwei Arten von Böden: Balkenböden, die aus starken Stämmen bestanden und Pfadenböden, die eine Vereinigung schwächerer Stämme darstellten. Später wurde auch noch die Position Bauböden in den Zolltarif aufgenommen, da die Floßherren eine Umgehung des Zolles versucht hatten, in der Weise, daß sie stärkere und schwächere Stämme mit einander zu Böden vereinigten, die weder Balkenböden noch Pfadenböden waren, sondern von ihnen als Bauböden bezeichnet wurden. Der Zolltarif von 1496 sieht dann auch noch einzelne Pfaden und Balken vor, da auch auf diese Weise, d. h. durch unverbundenes Flößen, die Zollpflichtigen versucht hatten, um den Zoll herumzukommen.

Weiterhin betraf der Zoll dann die Blöcher, die nach langen und kurzen Blöchern unterschieden wurden und die, soweit sie nicht schon auf den Schneidmühlen des Frankenwaldes verarbeitet wurden, ebenfalls einen wichtigen Artikel der Ausfuhr darstellten.

Das verarbeitete und bereits zum unmittelbaren Gebrauche zugerichtete Holz wurde in der damals üblichen Form der Riege verzollt. Interessant ist, daß eine kleine Anzahl dieser Bretterfloßteile um einen geringen Zoll ausgeführt werden durfte, während eine stärkere Ausfuhr die vierfache Belastung zu tragen hatte. Es sollte dadurch einer übermäßigen Ausfuhr vorgebeugt werden, da diese, wie auch an anderer Stelle dargelegt wird, neben anderen Gründen für den zeitweisen Niedergang des Holzhandels verantwortlich war, da die Flößer infolge Ueberangebotes und mangelnder Geschäftstüchtigkeit am Ende einer Floßreise oft um jeden Preis verkaufen, dabei mitunter auch bedeutende Verluste einstecken mußten.

Außer dem Schnittholz waren in Kronach nur noch die Weinbergpfähle, die alljährlich in Tausenden von Bürden nach dem weinbergtreibenden Unterfranken und bis auf den Rhein hinuntergingen, zollpflichtig. Im übrigen ging alles weitere Holz zollfrei in den Main.

Zolltarif von Kronach um 1500.

1 Balkenboden gibt	18 Pfg.
1 Bauboden	14 „
1 Pfadenboden	12 „
1 langes Bloch	15 „
1 kurzes Bloch	1 „
100 Bürden Pfähle	12 „
1 Rieg	12 „
1 Balken	3 „
1 einzelne Pfade	1 „

Im Verhältnis zum Werte der einzelnen Hölzer ist das schwere Bauholz wesentlich stärker belastet als die übrigen Sortimente, was man als eine selbstverständliche Maßnahme zum Schutze

der hochwertigen Waldbestände und als Rücksicht auf den eigenen starken Konsum betrachten kann. Die Zölle auf Bretter und Pfähle konnten eine merkliche Verteuerung nicht herbeiführen.

Somit wäre, abgesehen von der bereits erwähnten Belastung durch die Abgaben an den zahllosen Mühlwehren die Ausfuhr des Holzes aus dem Frankenwalde mit keinen drückenden Zöllen beschwert. Diese beginnen erst auf der Wasserstraße des Maines selbst, die bei Schwürbitz erreicht wird. Der Geschichte dieser zahlreichen Mainzölle soll in kurzen Umrissen gedacht werden, bevor wir einzelne derselben einer besonderen Betrachtung unterziehen.[1])

Der Ursprung der Mainzölle ist nicht bekannt. Sie treten uns in den Berichten über die Mainschiffahrt schon in den frühesten Zeiten als bereits bestehende Einrichtung entgegen. Ursprünglich waren sie wie alle Zölle Hoheitsrecht des Reichsfürsten, wurden aber in Zeiten niedergehender Staatsgewalt und vor allem in der finanziellen Not, in der sich die Kaiser infolge fortgesetzter Kriege zumeist befanden, von diesen an Landes- und Städtefürsten verpfändet oder verkauft, wohl auch an geistliche Stiftungen verliehen, außerdem aber hatten sich viele kleine Standesherren durchaus selbständig das Recht der Zollerhebung angemaßt und es als Gewohnheitsrecht weitergeführt. Im Jahre 1157 hob Kaiser Friedrich I. alle Mainzölle zwischen Bamberg und Mainz mit Ausnahme derer von Frankfurt, Aschaffenburg und Neustadt als unrechtmäßig bestehend auf. In den folgenden Jahrhunderten aber erstand ein Zoll nach dem anderen wieder von neuem, sodaß wir schließlich um das Jahr 1500 bereits wieder eine Kette von 28 Zollstationen am Main nachweisen können.

Als die ältesten Zölle am Main sind der Zoll von Hallstadt bei Bamberg und der von Hallburg bei Volkach zu betrachten, welche bereits 1339 und 1348 als wieder bestehend erwähnt werden. Es wurden auch jetzt wiederum Zölle verkauft und dabei das Recht eingeschlossen, dieselben ganz bedeutend zu erhöhen, wie das hier von dem Zoll zu Steinheim berichtet ist, der im Jahre 1360 an den Edlen Eberhard von Eppstein überging, wobei die Zollsätze rund auf das Vierfache erhöht wurden. Im Besitze des Grafen von Rieneck befanden sich die Zölle zu Lohr und Gemünden, sowie zu Rieneck, welch letzterer einen ausschließlichen Zoll auf Holz darstellte, das auf der Sinn nach dem Maine geflößt wurde. Im Jahre 1372 durfte er dann noch einen neuen Zoll zu Hofstetten errichten. Um das Jahr 1376 bestanden weiterhin Zölle zu Marktbreit, Limbach, Aue und Ostheim, die dem Edlen Götz von Hohenlohe zueigen waren.

Interessant sind die Angaben über Naturalzölle, die zu einem bestimmten Zweck, z. B. für den Bau einer Brücke, erhoben wurden und nachher aber in der Regel als gute Einnahmequelle weiter-

[1]) Müller Fr.: Die Entwicklung der Mainschiffahrt. Würzburg 1923.

bestehen blieben. Eine solche Entstehung hatte z. B. der Zoll der Stadt Haßfurt, die ihr Zollrecht von dem Bischof Gerhard von Würzburg verliehen bekam. Sie durfte von jedem durchfahrenden Floß Tannenholz, 4 Hölzer zum Bau einer Brücke nehmen und nahm diese aber neben einem Zoll in Geld auch dann noch treulich weiter, als die Brücke längst fertig gebaut war. In den Hofkammerprotokollen des Staatsarchivs Bamberg finden sich im Jahre 1745 noch Klagen darüber, daß die Stadt Haßfurt immer noch an diesen Abgaben festhalte. Auch die Hallstädter Zollstätte verlangte ursprünglich ihre Abgaben in Holz und wandelte erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts den Naturalzoll in einen Geldzoll um. Einen Zoll, der teilweise Geldzoll und teilweise Naturalzoll war, erhob die Stadt Heidingsfeld. Dieser Zoll, der ihr von König Wenzel verliehen und 1422 von König Sigismund erneuert wurde, gestattete ihr „von einem geladenen Schiff einen Gulden und vom Holz auf dem Maine das dreißigste, es sei groß oder klein“, zu erheben.

Die Zölle von Wernfeld und Theres, die sich im Besitz derer von Birkenbach befanden, wurden im Jahre 1496 an das Hochstift Würzburg verkauft. Die Zölle zu Wertheim und Freudenberg befanden sich seit 1342 im Besitze der Grafen von Wertheim, welchen sie im Jahre 1362 von Kaiser Karl IV. verliehen worden waren. Vom Jahre 1477 an durfte der Zoll nach einer Vereinbarung mit dem Kaiser Friedrich III. nur noch einmal erhoben werden, und zwar entweder in Wertheim oder in Freudenberg, auf keinen Fall mehr auf beiden Zollstätten von ein und demselben Schiff. Für die Flöße bestand in Wertheim die Annehmlichkeit, daß sie dort nicht eigens anzulegen brauchten, sondern im Treiben aufgenommen und verzollt wurden. Dieser Zoll stellte jederzeit eine gute Einnahmequelle dar und belief sich zu der Zeit als die Grafschaft Wertheim unter badische Staatshoheit kam, auf durchschnittlich 30 000 fl. im Jahre. Der Anteil des Holzes darf dabei auf ungefähr ein Drittel angenommen werden.

Ueber die Höhe der Zölle erfahren wir[1]), daß die stärkste Zollbelastung am Obermaine zu Hallstadt erfolgt ist. Dieser Zoll war eine schwere Besteuerung der Ausfuhr und betraf, da der Holzhandel auf dem Maine fast ausschließlich von den Bewohnern der Frankenwaldgegend betrieben wurde, überwiegend die eigenen Landeskinder des Fürstbistums Bamberg, in dessen Besitz sich der Zoll befand. Die Belastung fällt erst richtig auf, wenn sie in Beziehung gesetzt wird zu dem Wert des Holzes, wie folgende Aufstellung ergibt, der zum Vergleich die prozentuale Belastung durch den vorhergehenden Zoll zu Kronach beigefügt ist. Es betrug der Zoll in Prozenten des Wertes:

---

[1]) Köberlin: Der Obermain als Handelsstraße.

	in Kronach	in Hallstadt	
für einen leeren Floßboden	6—8 %	28,5 %	des Wertes
„ Blöcher	1,6—2 %	6—12 %	„ „
„ Schnittholz	1,5 %	7,5 %	„ „
„ Weinbergspfähle	1,9 %	6 %	„ „
„ Brennholz	—	6⅔ %	„ „

Außerdem mußte in Hallstadt Floß oder Schiff und seine Ladung gesondert verzollt werden, während in Kronach fast alle, in Lichtenfels tatsächlich alle Ladungen zollfrei geblieben waren. Während dieser Zoll, wie oben erwähnt, einen Ausfuhrzoll darstellt, kann man den Zoll zu Eltmann, das an der Grenze der Bistümer Würzburg und Bamberg liegt, als einen Eingangszoll betrachten. Von jedem kleinen Floß Weichholz verlangte man zu Eltmann 15 Pfg. und ein halbes Pfund Pfeffer, der einzige Zolltarif übrigens, der solche eigenartigen Kombinationen aufweist. Von einem großen Floß Weichholz wurden 30 Pfg. und ein ganzes Pfund Pfeffer erhoben, was einem Wert von 18,75 g Silber gleichkam. Ein Schiff mit Holz oder Weinbergspfählen zahlte einen Goldgulden = 34,47 g Silber.

Aehnliche Zollsätze für die Flöße im besonderen finden wir bei der würzburgischen Zollstätte zu Hallstadt, die ebenfalls an einen Ritter, Konrad Zollner, verpfändet war. Dort zahlte man für ein gewöhnliches Floß Weichholz 15 Pfg., für ein Schiff mit Holz oder Weinbergspfählen jedoch nur 1 Pfg. = 0,25 g Silber. An allen anderen genannten Zollstätten zu Haßfurt, Theres und Mainberg ist der Floßzoll wie der Zoll für ein Holzschiff einheitlich auf 1 Pfg. festgesetzt. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um ein Weichholz- oder Hartholzfloß handelt, auch bezüglich der Größe wird kein Unterschied gemacht, ebenso wird Oberlast nirgends eigens verzollt.

Diese Zölle bildeten Jahre lang den Gegenstand lebhafter Klagen seitens der Flößer und Schiffahrtstreibenden da sie sehr willkürlich und oft in ungebührlicher Höhe erhoben wurden. Die Klagen darüber sind sehr zahlreich und finden sich in den Akten vor allem des 15. und 16. Jahrhunderts sehr häufig. Es sei hier besonders erwähnt [1]) die Klage der Bamberger Schiffleute und Flößer aus den Jahren 1406—1408 über Zollbedrückungen auf dem Main. Diese hatten sie zu erdulden zu Eltmann, Haßfurt, Hallburg bei Volkart, von Würzburger Zöllern, zu Theres von dem Abte daselbst, zu Mainberg und Schweinfurt von dem Grafen zu Henneberg, zu Kitzingen und Heidingsfeld von dem Rat dieser Städte, endlich von zwei fränkischen Adeligen, Tietz von Thüngen und Dietrich von Pickenbach zu Retzbach und Wernfeld unterhalb Würzburgs.

---

1) Köberlin aa. O.

Diese Beschwerde wurde geführt bei dem Hauptmann und obersten Richter des fränkischen Landfriedens, Friedrich Schenk zu Limpurg und hatte für die Klagesteller wenigstens auf dem Papier einen vollen Erfolg. Die widerrechtlichen Mainzölle zu Heidingsfeld, Retzbach und Wernfeld wurden von diesem ohne weiteres für aufgehoben erklärt und mit dem Bischof zu Würzburg, dem Abt zu Theres und dem Grafen zu Henneberg wurden feste Tarife vereinbart, die aber offenbar nicht allzu lange in Beobachtung blieben, denn bereits zwei Jahre später sind neue Kämpfe mit den Hennebergischen Zöllnern berichtet und ähnlich wird es auch mit den übrigen Vereinbarungen ergangen sein. Im allgemeinen hatte damals eben nur der Recht, der auch Macht besaß. Und da in deutschen Landen zu jener Zeit sehr viele kleine Mächtige nebeneinander bestanden und eine straffe Zentralgewalt fehlte, so hatten auch alle derartigen Verordnungen und Vereinbarungen keinen großen Wert. Es war eben immer so gewesen und ist auch heute noch, daß Recht und Gesetz nur dann geachtet werden, wenn Macht ihnen zur Geltung verhilft.

Am wenigsten hört man eigentlich von den weiter mainabwärts gelegenen Zollstätten, die sich zum größten Teile im Besitze des Kurfürstentums Mainz befanden. Es waren dies die Zölle zu Lohr, Langenprozelten und Aschaffenburg [1]), die dem Kurfürsten von Mainz im Jahre 1356 von Kaiser Karl IV. verliehen worden waren; ferner der Zoll von Prozelten, der im Jahre 1483 im Wege des Austausches gegen das damalige Mainzische Amt Neckarsulm in den Besitz von Mainz kam und der von Klingenberg, der dem Kurfürsten von Mainz im Jahre 1495 von Kaiser Maximilian II. verliehen wurde.

Zwei weitere Zölle, die sich nacheinander im Besitze des Hochstifts Würzburg, des Fürstentums Aschaffenburg und des Fürsten von Löwenstein-Wertheim befanden, waren Rothenfels und Neustadt.

Die beiden Zölle zu Aschaffenburg und Lohr waren ganze Zölle, d. h. es mußte an diesen Zollstätten der ganze Betrag der in den Zollrollen vorgeschriebenen Gebühren entrichtet werden. An den Zollstätten Prozelten und Klingenberg kamen jeweils nur die Hälfte der in den Zollrollen vorgesehenen Gebühren zur Erhebung. Das Gleiche war der Fall bei dem Zoll zu Stockstadt, der während der beiden Frankfurter Messen beim Zollamt Aschaffenburg bezahlt wurde. Die Zollsätze für Holz waren folgende:

für einen doppelten Boden	15 Kreuzer
„ einen gemeinen Boden	7 Kr. 2 Pfg.

---

[1]) Nagel: Die herrschaftl. Einkünfte in dem Fürstentum Aschaffenburg.

für eine Riege zu 240 Stück langen, oder 120 doppelten, 300 kurzen Brettern	15	Kreuzer
„ die Riege 20schuhige Eichendoppelbretter	30	„
„ die Riege 14schuhige Eichenbretter	30	„
„ die Riege lange Latten	15	„
„ die Riege kurze Latten	15	„
„ eine Fuhr geschnittenes Holz, z. B. Schindeln	5	„
„ die Flößerpfähle od. Fackelstecken, das 1000	1 Kr. 1 Pfg.	

Für das Holländerfloßholz erhob man zu Aschaffenburg und den mit ihm unter derselben Zollherrschaft vereinigten Städten

für einen Eichbaum von 30—50 Schuh	10 Kr.
„ einen eichenen Klotz Ruth- oder Halbbaum	10 „
„ 16 eichene Pfeifenhölzer, das Stück zu 10 ' lang	10 „
„ 32 Knapphölzer zu 5—6 ' lang	10 „
„ 1 Holländer Mastbaum	6 „

Es folgten dann am Untermain noch die Zölle von Steinheim, Hanau, Frankfurt und Höchst a. M. Eine ganz ungeheuerliche Belastung erfuhren die Flöße nochmals zu Mainz selber. Die Verzollung, die an eine ganze Schar von Zöllnern zu entrichten war, betrug für ein Floß mit 100 Böden nicht unter 400 fl.[1]) Aus der Einsicht heraus, daß die übermäßig hohen Zölle nur geeignet waren, Handel und Verkehr zu vernichten, aber niemals zu einer Blüte kommen zu lassen, vereinigten sich im Jahre 1766 Kurmainz und das Hochstift Würzburg in einem Vertrag, an welchem sich das Fürstentum Ansbach, das in Marktsteft einen wichtigen Handelsplatz am Main besaß, beteiligte. Danach sollten für alle Mainzer, Würzburger und Ansbacher Schiffer ein Drittel der bisherigen Zollbeträge wegfallen, auch sollten Akzidentien, die sich den festen Abgaben beinahe gleichwertig eingebürgert hatten, in Wegfall kommen. Dieser Vertrag konnte aber eine segensreiche Wirkung nicht zur Geltung bringen, da zu viele Zölle in den Händen der nicht am Vertrag beteiligten Kleinstaaten waren, die ihrerseits ihre Zölle willkürlich erhöhen und damit alle Bestrebungen zur Hebung des Verkehrs zu Schanden machen konnten.

Eine wirkliche Besserung trat erst ein, als der größte Teil des Maines unter bayerische Herrschaft gekommen war.[2]) Durch eine Reihe von Verordnungen wurden die Zollgebühren innerhalb eines Jahrzehntes so ermäßigt, daß sie 1828 nur noch ein Zehntel des Betrages vor 1818 ausmachten. Bayern ging dann so weit, daß es die in Händen von Immediatherrschaften und Gemeinden befindlichen Zölle zum 18fachen des Jahresäquivalentes ablöste. Als dann noch im Jahre 1831 der im ehemaligen Großherzogtum Würzburg bestehende Guldenzoll aufgehoben wurde, bestanden in Bayern nur

---

[1]) Akten des Stadtarchivs Bamberg 1799.

[2]) Schanz: Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert.

noch Wehrloch- und Schleusengelder. Diese wurden erhoben zu Eltmann, Haßfurt, Schweinfurt, Kitzingen, Würzburg und Frickenhausen.

Neben den feststehenden Zöllen spielten die freiwilligen Abgaben der Schiffer und Flößer an die Zöllner die sogenannten Akzidentien von jeher eine große Rolle. Lange Zeit bildeten diese das ausschließliche Einkommen der Zöllner und je freigebiger der Floßherr oder Schiffmann in solchem Falle war, desto besser stand er sich dabei, denn dann nahm es der Zöllner nicht allzu genau mit der Verzollung und Beide waren zufrieden. Diese Nebenkosten konnten oft die Höhe der Zollauslagen selbst erreichen, oder sie gar noch übertreffen. Erst sehr spät wurden diese Akzidentien abgeschafft und die Zöllner erhielten eine Bezahlung in Prozenten des Zollertrages. Von diesem Zeitpunkt an hoben sich die absoluten Erträgnisse der einzelnen Zollstätten ganz bedeutend, da nunmehr die Zöllner an der restlosen Erfassung aller zollpflichtigen Waren unmittelbar interessiert waren.

In diesem Zusammenhang wäre auch noch einiger weiterer Hindernisse zu gedenken, die neben den Zöllen eine oft sehr fühlbare Erschwerung des Mainhandels verursachten. Es waren dies vor allem das Stapel- und Marktrecht sowie das Umschlagsrecht einiger Mainstädte, die sehr lange und mit großer Zähigkeit an denselben festhielten.

Das Stapelrecht war ein wichtiges Mittel, den Handelsverkehr einer Niederlassung zu fördern und zu höherer Entwicklung zu bringen. Es bestand darin, daß Waren, die an einer Stadt vorbeigeführt wurden, dort ausgeladen und einige Tage zum Verkauf ausgestellt werden mußten. Was nicht verkauft wurde, konnte dann nach Ablauf der sogenannten Markttage, gewöhnlich waren es drei, wieder fortgeschafft werden. In der Regel war dann auch ein Umladerecht damit verbunden, d. h. es durften die Güter nur von Mitgliedern der Schifferzunft jener Stadt, die dieses Recht ausübte, weiter befördert werden. Das Stapelrecht war einigen Städten vom Kaiser verliehen, andere maßten es sich widerrechtlich an. Die wichtigsten Plätze am Main, die ein Stapel- und Marktrecht innehatten, waren Kitzingen, Würzburg, Miltenberg, Frankfurt und Mainz.

In den Akten des Holzamts Frankfurt vom Jahre 1783 finden sich Klagen darüber, daß Aschaffenburg neben dem althergebrachten Zoll nun auch noch ein Marktrecht fordere. Dieses Marktrecht bestand darin, daß von allem Holze, das auf dem Main transportiert wurde, der zehnte Stecken Holz dort ausgeladen und für den gewöhnlichen Marktpreis abgegeben oder wenn nichts ausgeladen wurde, für den Stecken eine Abgabe von 3 Kr. bezahlt werden mußte.

Das Holzamt macht in dem Schreiben, dem obige Darstellung entnommen ist, den Vorschlag, bei der Kurfürstl. Mainzischen Regierung um Erlaß des Zolles und des Marktrechtes vorstellig zu

werden. Da sich die vom Rate der Stadt Frankfurt eingeleiteten Verhandlungen darüber jedoch in die Länge ziehen und das Holzamt sich nicht der Gefahr aussetzen will, bei einem früh einfallenden Winter sein in den oberen Maingegenden erkauftes Holz nicht mehr an Ort und Stelle bringen zu können, zieht er selbst seinen Vorschlag zurück. Für die damaligen Verhältnisse bezeichnend ist die beigefügte Begründung „lieber die Sache stillschweigend gehen, die Transporte vornehmen zu lassen und das bisher gewöhnliche Marktrecht abzugeben als die Sache, ohne Hoffnung eines glücklichen Erfolges zu betreiben und dadurch vielleicht zu veranlassen, daß darauf desto genauer gesehen werde, anstatt daß man vielleicht im Stillen leichter damit durchkommen könnte.“ [1])

Entgegen diesem Gutachten des Holzamts wendet sich der Rat der Stadt erneut an Kurmainz, erreicht aber tatsächlich das Gegenteil, nämlich die weit strengere Einforderung der Marktrechtsabgabe als bisher. Anfänglich hatten sich die Schiffleute auf das Kurfürstl. Mainzische Patent, das der Stadt Frankfurt eine Befreiung von dem Zoll gewährte, berufen und auf Grund dessen auch kein Marktrecht abgegeben. Von nun an aber wurde das Marktrecht in Natura eingefordert, was eine schwere Schädigung bedeutete, als es vorher Zoll- und Marktrechtsabgabe zusammen waren.

Mainz erklärte übrigens ausdrücklich, daß es mit der Ausstellung des Freipatentes keineswegs die Stadt Aschaffenburg in ihrem wohlhergebrachten Rechte zu schmälern beabsichtigte, umso weniger, als dieses Marktrecht mit der kurfürstlichen Zolleinnahme in keinem Zusammenhang stünde.

Es wird daher auch in den folgenden Jahren vonseiten Frankfurts nicht mehr um Zollbefreiung nachgesucht, da der Betrag geringfügig ist und die kurfürstlichen Zollbeamten sich für die Aufschreibung der Schiffladung eine Vergütung erwarten, die höher sei als der Zoll ausmache. Außerdem sei dabei von Nachteil, daß die Sache genauer genommen und die ganze Ladung in den Zollsatz eingezeichnet werde, wodurch auch das Marktrecht zu Aschaffenburg von der ganzen Ladung verlangt wird, während sonst bei dem Zoll- und Marktrecht ein Drittel immer frei durchging.

Das zollfreie Drittel, das hier erwähnt ist, findet sich übrigens auch am Obermain für die Ausfuhr des Holzes aus Bambergischem Gebiete. Es handelt sich dabei um eine den Floßhändlern im Jahre 1722 gewährte Vergünstigung, nach der denselben wegen vielen auf den Flößen lastenden Unkosten nur zwei Drittel von den Floßwaren zu verzollen erlaubt war [2]). Außerdem bestand auch noch ein Uebereinkommen zwischen Bamberg und Würzburg, wonach den Untertanen beider Staaten an jeder Bambergischen und Würzburgischen Zollstätte für ein Drittel ihrer Ladung Zollfreiheit gewährt wurde. Zuletzt wären hier auch noch die Zollfreiheiten zu

---

1) Stadtarchiv Frankfurt. Acta Senatus.
2) Akten des Staatsarchivs Bamberg.

erwähnen, die am Obermain seitens des Fürstentums Bamberg einigen bevorzugten Ständen, wie dem Adel und der Geistlichkeit, eingeräumt waren. Sämtliche von ihnen bestellten Holzwaren dürften von dem beauftragten Flößer an der Zollstätte zu Hallstadt frei durchgeführt werden, was natürlich von den Flößern sehr häufig zu ihrem eigenen Vorteil auszunützen versucht wurde, indem sie auch Holzwaren, die sie auf eigene Rechnung verflößten, dabei unverzollt durchzubringen suchten. Es handelt sich aber hier nur um ganz geringe Mengen und außerdem war diese Vergünstigung rein auf das Bistum selbst beschränkt. Im übrigen war eben doch jeder Staat bemüht, aus seinen Zöllen einen möglichst hohen Ertrag zu ziehen und nur langsam konnte im Lauf des letzten Jahrhunderts diese den ganzen Handel solange niederhaltende Einrichtung der Zölle beseitigt werden.

Organisation des Holzhandels und der Flößerei aus dem Frankenwalde.

Der Holzhandel in diesem obersten Einzugsgebiet der Mainwasserstraße bezieht fast die ganze Bevölkerung des Frankenwaldes ein. Er beschäftigt die Forstknechte und Holzhauer, Fuhrleute, Sägemüller und nicht zuletzt einen großen Stamm von Flößern. Fast die ganze Bevölkerung lebt dort direkt oder indirekt vom Holzhandel. Die Floßherren, denen die ganze Organisation des Einkaufs, Transports usw. obliegt, sitzen im ganzen Frankenwalde zerstreut und sind in vielen Fällen zugleich Sägemühlenbesitzer, oder haben wenigstens Anteil an einer Sägemühle.

Die Holzhändler (Floßherren) kaufen das Holz auf Versteigerungen und lassen es von den Waldbewohnern an die Stelle bringen, wo es geflößt werden soll. Diese obersten Sammelplätze für Floßholz liegen an den Floßbächen des Frankenwaldes. Den Hauptstapelplatz aber für Floßhölzer bildet Kronach, wo sich alle von oberhalb kommenden Mengen vereinigen. Hier oder in den nahegelegenen Ortschaften ist die Mehrzahl der Floßherren und Flößer beheimatet. Kronach war auch der gegebene Platz, von dem aus eine zentrale Leitung des Holzhandels hätte erfolgen können, was von einsichtigen Leuten schon frühzeitig gefordert und immer wieder betrieben wurde. Es fehlte jedoch bei den am Floßhandel Beteiligten in diesem Punkte an der wünschenswerten Einsicht, daß ein Unterordnen der Einzelnen und die Zurückstellung von Sonderinteressen unter die der Gesamtheit von so großem Nutzen ist, daß auch der Einzelne nur gewinnt dabei. Man darf fast sagen, daß es Jahrhunderte gedauert hat, bis die Einzelnen einmal begriffen

hatten, daß die übermäßige Ausfuhr und vor allem die hemmungslose Konkurrenz, die sie sich gegenseitig bereiteten, nur ihnen allen zum Schaden gereichte. Diesen teilweise recht unerfreulichen Zuständen soll im folgenden etwas näher gedacht werden.

Die älteste Floßordnung, die sich in den Bamberger Akten erwähnt findet, datiert vom 15. März 1685. Die darin enthaltenen Verordnungen haben jedoch nicht nur auf die Flößerei als solche Bezug, sondern regeln vor allem die Frage des Holzhandels selber. Dieser war zeitweise ernstlich bedroht durch die Konkurrenz der zahllosen Unterhändler, die das Holz von den Bauern kauften und es dann wieder an die Floßhändler verkauften. Daß dieser Zwischenhandel nur schädlich wirken mußte, ist klar. Ebenso hatte das Pfahlschnitzen derart überhand genommen, daß den Sägemüllern oft das nötige Material zum Schneiden fehlte. Dem letzteren Uebelstande suchten die ersten beiden Punkte der Verordnung abzuhelfen, die folgenden Wortlaut haben:

1) Niemand soll mehr Blöcher an sich kaufen oder verhandeln, als was er auf seinen eigentümlichen ganzen oder halben Mühlen oder Schneidmühltägen abschneiden könne, bey Strafe.
2) Denen Pfahlflößern und sonst allen insgemein, die keine Schneidmühle oder Täge hierauf haben, soll der Blöcherhandel verboten sein.

Es gab nämlich außer denjenigen, die im Besitze einer Schneidmühle waren, auch Leute, die nur Anteil an einer solchen hatten, und zwar in der Form, daß ihnen an einem oder mehreren ganzen oder halben Tagen in der Woche das Verschneiden eigenen Holzes auf dieser Mühle gestattet war. Diese obige Bestimmung richtet sich also vor allem gegen die große Zahl von Pfahlschnitzern, die die Blöcher aufkauften und zu Pfählen verarbeiteten, an denen wie schon früher erwähnt wurde, ein großer Bedarf für die Ausfuhr vorlag. Der Anreiz für diese Betätigung muß doch sehr stark gewesen sein, denn es ist hier berichtet, daß die Bauern Ackerbau und ihre Landwirtschaft und Gewerbetreibende ihr Handwerk verließen und sich auf das Pfahlschnitzen verlegten.

Nicht nur zu dem örtlichen Holzhandel war ein starker Zudrang zu erkennen, auch in das Flößereigeschäft drängten sich mehr und mehr fremde Elemente, die einmal durch die Konkurrenz im Einkauf, durch das Mitbieten bei Versteigerungen, die Preise für das Holz bedeutend in die Höhe trieben und auf der anderen Seite beim Verkauf ihrer Holzwaren ebenso rücksichtslos die Preise verpfuschten. Es ist klar, daß solche Existenzen durch die erste wirtschaftliche Krise wieder weggefegt wurden; das Bedauerliche war nur, daß dadurch sehr oft alte und reelle Firmen ernstlich in Mitleidenschaft gezogen wurden. In einer Beschwerde der Flößer aus der Hauptmannschaft Kronach vom Jahre 1789 wird geradezu behauptet, daß es mehr Unterhändler als Flößer selbst gebe, wodurch

eine übertriebene Holzteuerung veranlaßt werde. Das komme daher, weil keiner mehr Knecht sein will und schon nach der zweiten oder dritten Fahrt auf eigene Rechnung Floßhandel treibt. Es heißt hier wörtlich:

„Fast kein Handwerk ist mehr in der ganzen Hauptmannschaft, welches nicht auch mit Beiseitsetzung seines erlernten Erwerbes in das Holzwesen pfusche; ja selbst der Ackersmann vergißt hierüber seinen Pflug und läßt ihn ehnder durch den Taglöhner führen, als daß ihn dieser von dem angenehmen Holzhandel abhalten sollte, welcher gegenwärtig so übel geeigenschaftet ist, daß er da wo er entspringt, weit erträglicher ist als in fremden Ländern, wo er fortgesetzt und geendigt wird.“

Eine Abhilfe dieser Beschwerden wurde auf verschiedene Weise zu erreichen gesucht. In der einfachsten Form dadurch, daß durch landesherrliche Verordnungen das Verflößen des Holzes eingeschränkt wurde, indem jedem Floßhändler nur ein ganz bestimmtes Quantum Holz zu verführen erlaubt war und er außerdem nur einige wenige Fahrten im Jahre machen durfte. Es kamen da mehrere Fahrten nach Würzburg oder im äußersten Falle Wertheim in Betracht, wohin ohnedies jeweils nur geringe Quantitäten transportiert wurden, oder ein bis zwei große Fahrten nach Frankfurt und Mainz. Für diese Reisen bestand die Bestimmung, daß bei einer Fahrt nach Mainz das Quantum von 30 Hallstädter Stück — dieses entweder aus 6 Böden oder 5 Stümmeln bestehend — und bei einer Fahrt nach Frankfurt ein solches von 10 Hallstädter Stück nicht überschritten werden durfte.

Mit dem Vorkäuferunwesen, das sehr stark überhand genommen hatte, beschäftigten sich ebenfalls eine Reihe von Verordnungen aus derselben Zeit wie obige für den Floßhandel, mit der Bestimmung, „daß keiner, er sei wessen Standes und profession er immer wolle, so auch besonders die Bauern, sich nicht mehr unterfangen, Flößwaren, / es seien solche einzelne Pfaden, Böden, Bretter oder ganze Riegpfähl oder Blöcher Holz / aufzukaufen, um solche Flößwaren wiederum an einen Floßhändler zu verkaufen bey Straff dergleichen Vorkäufer betreffen sollender Confiskation deren aufgekauften Flößwaren, wobei noch besonders der kaufende Floßhändler zur Straff daß er dergleichen einem Vorkäufer abgekauft habe, den doppelten Wert des konfiscierten Gutes zu bezahlen angehalten und bei öfterer Betretung gar von der Handlung verstoßen werden sollte.“ Nur was sie selbst an Bau- und Brennholz sich zu verarbeiten getrauten, war ihnen zu kaufen gestattet.

Der Floßhändler selber durfte nur in dem Maße Holz einkaufen, als er selber weiter zu verflößen imstande war, dagegen war es ihm verboten, an einen anderen Floßhändler wiederum zu verkaufen. Es durfte überhaupt jemand, der nicht Flößer oder Schneidmühlbesitzer war, kein Holz auf dem Stamme kaufen, sondern jeder Wald-

besitzer war verpflichtet, sein Pfaden- und Blöcherholz an die Flößer und Schneidmühlbesitzer, die gleichzeitig Floßhandel trieben, zu verkaufen, widrigenfalls er für jedes Bloch mit 36 kr. und für jede Pfade mit 24 kr. in Strafe genommen wurde. Auch diese Strafe wurde gleichzeitig dem Flößer auferlegt, der von einem solchen Vorkäufer Holz einkaufte.

Durch solche Verordnungen wurde aber nur jeweils ein Teil der Schäden behoben, niemals aber das Uebel wirklich an der Wurzel gefaßt. Der Hauptgrund für den Niedergang des Floßwesens lag in dem ohne jeden Plan erfolgten übermäßigen Verflößen des Holzes, dem auch durch ein allgemeines Verbot nicht wirkungsvoll entgegengetreten werden konnte, sondern nur durch Beschränkung der Ausfuhr, wie es in einer Schrift des Magistrats von Kronach 1795 heißt, die sich ausführlich mit den Zuständen im Holzhandel und der Flößerei befaßt. Nach der hierin vertretenen Ansicht ist die einzige Lösung die, daß die Flößer alle in eine Gesellschaft zusammentreten und die zu verkaufende Floßware als die Sache eines Einzigen betrachten und behandeln wollen.

Der Bericht führt einleitend an, wie notwendig und begehrt das Holz aus der Obermaingegend in den Mainstädten überall sei und auch in den rheinischen Absatzgebieten die Konkurrenz des vom Oberrhein und vom Neckar kommenden Holzes mit Erfolg bestehe. Das Bamberger Bauholz wie die Bretter würden jenem stets vorgezogen, die Bretter würden sogar nach Holland verführt, zu Kisten und Fässern allda verbraucht und mit Kaufmannsgütern wiederum zurückgebracht. Wenn auch diese Ansicht etwas sehr selbstbewußt ist — denn die starken Schwarzwaldtannen, die in Flößen vom Oberrhein her ihren Weg nach dem Niederrhein und bis nach Holland hinab nahmen, erfreuten sich gewiß ebenfalls großer Wertschätzung — so hat der Verfasser schon recht, wenn er daraus den Schluß ableitet, daß man ein so wertvolles Gut, das seiner Nachfrage stets sicher sein darf, nicht einfach verschleudert oder durch ein sinnloses Ueberangebot unter seinen wirklichen Wert herabdrückt. Diesem Gedanken ist an verschiedenen Stellen Ausdruck gegeben. In einer sehr umschriebenen Form die geradezu an wissenschaftliche Formulierung grenzt, heißt es hier: „Das Interesse des inneren Handels müßte so beschaffen sein, daß es das Bedürfnis des Auslandes immer in jenem Grade erhalte, wodurch dem inneren Handel ausschließlich die gebührenden Vorteile gewahrt würden."

Zur Erfüllung dieser Forderungen und zur Abstellung der erwähnten Schädigungen wird hier die Gründung einer Handlungsgesellschaft vorgeschlagen und dazu eine Reihe von Grundsätzen aufgestellt. Diese sind programmartig in folgendem, der obigen Schrift entnommenen Satze zusammengefaßt:

„Wenn alle in das Ausland handelnde Flößer ihr Interesse vereinigten, daß sie mittels Errichtung einer Handelsgesellschaft gegen das Ausland ein Monopol aufstellten, so seien sie gesichert, daß

durch keinen anderen das Bedürfnis im Auslande gemindert und die Preise der zu verkaufenden Holzwaren gemindert würden. Die Bestimmungen der Preise hängen also ganz von der Handlungsgesellschaft allein ab; sie sei imstande, Gewinn gegen Lasten abzuwiegen und der Staat habe nicht mehr wie vorhinein zu befürchten, daß ein Teil des Kapitals und die Rente des ganzen im Auslande zurückbleiben und für ihn verloren gingen. Der Vorteil des Staates sei also hinlänglich gedeckt; ebenso der Vorteil der Floßhändler ins Ausland, beide unter sich unzertrennlich."

Um die Zahl der Floßhandeltreibenden nicht zu groß werden zu lassen, sollen erstens nur diejenigen zugelassen werden, welche den Floßhandel eigen getrieben hätten; doch habe jeder entweder an Floßwaren oder an barem Gelde 500 fl. in die Handlungsgesellschaft einzulegen. Zweitens sollten die Floßknechte, die bisher berechtigt waren, bei jeder Fahrt einen Stümmel auf eigene Rechnung mitverflößen zu dürfen, einen verhältnismäßigen Anteil am Gewinn beziehen. Drittens sollte in Zukunft nur aufgenommen werden, wer als Floßhändlerssohn mindestens drei Jahre lang die Floßfahrten, als Fremder mindestens sechs Jahre lang diese als Herr oder Knecht mitgemacht hatte. Im ersteren Fall müßten darunter wenigstens eine Reise nach Mainz und zwei nach Frankfurt gegangen sein, im zweiten Fall waren zwei Mainzer und vier Frankfurter Reisen erforderlich.

Außerdem sollte den Schneidmüllern, welche eigne Schneidmühlen besitzen, und den fremdherrischen Floßhändlern und Schneidmüllern, wenn sie sich den aufgestellten Grundsätzen fügen, der Beitritt zur Handlungsgesellschaft gestattet sein.

Um die Floßhändler samt und sonders in die geplante Genossenschaft hineinzubringen, war eine Bestimmung vorgesehen, wonach den einheimischen Floßhändlern, welche der Gesellschaft nicht beitreten, der Floßhandel für die Zukunft bei Strafe untersagt wurde. Ein weiteres, ebenfalls sehr einschneidendes Mittel war die Bestimmung, daß in allen Waldungen des Hoheitsgebietes Bamberg der Handlungsgesellschaft das Einstandsrecht auf alle geschehenen Holzkäufe vorbehalten wurde.

Ein weiterer Vorschlag ging dahin, daß die Flößer sich auf die vier Standorte Würzburg, Hanau, Frankfurt und Mainz beschränken sollten und dabei ihr Angebot der jeweils herrschenden Nachfrage anzupassen hätten. Einem einzelnen Flößer war dies natürlich nicht möglich. Der mußte, wenn er seine Reise vollendet hatte, oft um jeden Preis verkaufen, um zu seinem Gelde zu kommen. Eine kapitalkräftige Gesellschaft aber hat es nicht notwendig, ihre Ware zu verschleudern; sie kann bessere Verkaufsgelegenheiten abwarten und nötigenfalls ihre Flöße am Verkaufsort überwintern. Der Einzelne war also dadurch viel besser vor der Willkür und der Ausbeutung durch den kapitalkräftigen Holzhändler geschützt und trug auch ein viel geringeres Risiko als vorher. Er hatte seine

eingekauften Holzwaren um den üblichen Preis der Handlungsgesellschaft zu überlassen und erhielt dann seinerzeit den ihm gebührenden Anteil am Gewinn und den Wert seines Holzes vergütet. Den Schneidmüllern war zwar der freie Einkauf der Blöcher erlaubt; dagegen mußten sie die Bretter, die sie nicht im Inlande selber verkauften, in die Handlungsgesellschaft einwerfen. Bezüglich des Verkaufes tauchte nach den Erfahrungen, die die Floßhändler jederzeit bei ihren Verkäufen machen durften, der Wunsch auf, dieses Geschäft vom Untermain hinweg in das eigene Land zu ziehen. Es kommt diese Idee in einigen Verordnungen der bischöflichen Regierung zum Ausdruck und in der bereits mehrfach erwähnten Schrift verdichtet sie sich zu dem Vorschlage, es sollen zwei Magazine, das Hauptholzmagazin zu Kronach und das andere zu Hallstadt errichtet werden, in denen die Holzware nach Gattungen und Bestellungen aufgeschichtet werden. Statt des bisher geübten Verflößens sollten dann die ankommenden Holzbedürftigen aus diesen Magazinen befriedigt werden und es sollte auch das Verflößen ihnen überlassen bleiben.

Von allen Vorschlägen, die zur Verbesserung des Holzhandels so ausführlich gemacht wurden, ist dies wohl einer der optimistischsten, der noch viel weniger auf eine Verwirklichung rechnen dürfte, als die meisten anderen. Ein Zusammenschluß der Floßhändler untereinander erfolgte, wenigstens in einzelnen Gruppen, erst viel später und doch mehr auf kapitalistischer Grundlage, als nach genossenschaftlichen Grundsätzen. Für die Notwendigkeit eines freiwilligen Zusammenschlusses fehlte eben den Betreffenden das Verständnis; sie kannten nur die starre Form der Zunft, und wo diese nicht möglich war, verzichtete man vollständig auf ein Zusammengehen.

Der Holzhandel des Mittel- und Untermains.

1. Der Holländer Holzhandel.

Den Hauptanteil des Holländer Holzes lieferte von jeher der Spessart. Zwar kam auch Eichenholz vom Obermain her, besonders aus dem Steigerwald; doch war der Anteil von dorther so gering, daß man ruhig den Spessart als das Ursprungsgebiet des Holländer Holzhandels bezeichnen darf. Im Gegensatz zum Frankenwald hat der Spessart fast gar keine holzverarbeitende Industrie aufzuweisen. Das Holz kommt als Rohholz zum Versand und wird erst in Holland selbst verarbeitet. Der Transport zum Main erfolgt per Achse, da günstige Floßbäche fast völlig fehlen.

Das Holländer Holz im Spessart teilte man in zwei große Klassen ein: Langholz, wozu Mühlachsen, ganze Bäume, Ruthen,

halbe Bäume, Blöcher und Klötze gehörten, und in Stückholz oder gespaltenes Holz, das seinerseits in die Sortimente Wagenschuß, Pfeifholz, Knappholz und Ranzen unterschieden wurde.

Ueber die Maße der einzelnen Sortimente finden sich folgende Angaben [1]):

1) Langholz.

a) die Mühlachse; sie muß wenigstens 30 ' lang und 30 " im Durchmesser haben, geradschnürig, d. i. geradschäftig sein und einen geschlossenen Kopf haben (gewöhnlich hat die Mühlachse 33 ' Länge und 33 " Dicke.)

b) Der ganze Baum einer der geringsten Größe muß 32 ' Länge und 18 " im Geviert halten, doch wird ein geradschnüriger mit einem geschlossenen Kopfe von 30 ' Länge und 20 " Stärke auch dafür gerechnet.

c) Die Ruthe ist 30 ' lang und 18 " stark.

d) Der Halbbaum darf nicht weniger als 25 ' Länge und 18 " Stärke enthalten.

e) Blöcher von 15—24 ' Länge, 18 " und darüber stark werden als Klötze bezeichnet.

Im Handel rechnet man zwei Halbbäume für einen ganzen Baum und ebenso drei Klötze für einen ganzen Baum.

2) Stückholz.

a) Der Wagenschuß oder Vierzehner muß 14 ' lang, 24 " breit und 14 " hoch sein.
b) Pfeifholz (Zehner) muß 10 ' lang, 23 " breit u. 12 " hoch sein
c) Knappholz (Achter) muß 8 ' lang, 20 " breit u. 12 " hoch sein
d) Ranzen (Sechser) muß 6 ' lang, 20 " breit u. 12 " hoch sein

Die Verhältnisse der Spalthölzer zueinander bestimmt folgende Proportion:

1 Wagenschuß = 2 Pfeifhölzer, 3 Knapphölzer u. 6 Ranzen.

Demnach repräsentiert der Wagenschuß beim gespaltenen Holz die Einheit (man rechnet zwei Wagenschüsse für einen Baum). Es richten sich auch alle Zahlungen nach diesem Sortimente in der Art, daß wenn man für zwei Pfeifhölzer, drei Knapphölzer etc. ebensoviel bezahlt wie für einen Wagenschuß.

Der Holländer Holzhandel wurde von Firmen geleitet, die am Rhein oder in Frankfurt ansässig waren. Diese hielten sich im Spessart Geschäftsführer, denen die Sorge um die Zurichtung und den Transport des Holzes oblag. Es waren das die sogenannten Meisterknechte, die aus der Klasse der Waldzimmerleute hervorgegangen waren. Der Spessarter Holländerholzhandel muß in frühe-

---

[1]) Klauprecht: Forstliche Statistik des Spessarts 1825.

ren Zeiten, als nur wenige Firmen sich damit befaßten und bevor das Versteigerungssystem für alle Sortimente auch im Spessart Eingang fand, ein sehr einträgliches Geschäft gewesen sein. Der Versuch der Spessartbewohner, diesen Handel selbst auszuüben, ist nur in ganz bescheidenem Maße in Bezug auf Stückhölzer gelungen, die sie an den Main brachten und dort an die Handelshäuser verkauften. Auch diesen bescheidenen Handel wußten ihnen die großen Holländer Firmen durch Zusammenschluß und Unterbietungen wieder aus der Hand zu winden.

So blieb den Spessartbewohnern selber eigentlich nur der Verdienst durch die Bearbeitung des Holzes, das vor dem Transport geschlagen (bewaldrechtet) wurde und mit 2 fl. für den ganzen Baum und 1,30 fl. für ein Stückholz (= Wagenschuß) zu Anfang des 18. Jahrhunderts angegeben wird.[1])

Der Fuhrlohn der Holländer Stämme bis an den Main betrug in dieser Zeit 9—11, mitunter auch 20 fl., je nach der Entfernung zum Main. Diese Transporte, zu denen oft Gespanne bis zu 6 Pferden erforderlich waren, befanden sich in den Händen einiger weniger, die über die notwendigen Mittel zur Anschaffung der erforderten starken Waren und zum Unterhalt der Pferde und Knechte verfügten. Den Landbewohnern verblieb die Beförderung des Stückholzes, der Dielen usw. Als Hauptverladeorte am Main kamen Lohr, Faulbach und Aschaffenburg in Betracht.

2. Der Brennholzhandel.

Weit einträglicher als der Handel mit Holländer Holz war für die Bewohner der unteren Maingegend das ausgedehnte Brennholzgeschäft, das der Versorgung der Städte Würzburg und Mainz diente. Dies war vor allem auch deshalb von weit größerem Nutzen, weil nicht nur wie im vorhergehenden Falle die bescheidenen Holzhauer- und Fuhrlöhne, sondern auch der Verdienst am Holzhandel selber im Lande blieb, da es zumeist eingesessene Schiffsleute sind, die demselben obliegen. Von Gemünden angefangen, sind es eine ganze Reihe von Mainorten, die an diesem Zweige des Holzhandels beteiligt waren, vor allem die Orte Lohr, Langenprozelten, Hafenlohr, Marktheidenfeld, Lengfurt, Faulbach, Stadtprozelten, Reistenhausen. Den Transport aus dem Odenwald besorgten die Bewohner der Orte Miltenberg, Laudenbach, Wörth und Obernburg.

Das Brennholz wurde entweder per Achse an die Verladeorte geschafft oder auf kleinen Floßbächen bis zum Main geflößt. Die wichtigsten unter diesen waren Sinn, Schondra und die Hafenlohr und weiter mainabwärts kam zeitweise der Aschaff noch einige Bedeutung zu. Die Sinn brachte den größten Teil des für Würzburg bestimmten Brennholzes aus den Freiherrlich von Thüngen'schen Revieren an den Main. Auch auf der Saale kamen bedeutende

---

[1]) Klauprecht a. a. O.

Mengen von Brennholz aus den nahe gelegenen Waldungen der Röhn. Die Hafenlohr diente dem Abtransport aus dem Revier Rohrbrunn und den fürstlich Löwenstein'schen Waldungen, während der Lohrgründer Bach die Reviere Lohr, Lohrerstraße und Frammersbach erschloß.

Diese Floßbäche mußten fast ausnahmslos für eine Trift erst durch Anlage von Stauseen, sogenannten Floßweihern, brauchbar gemacht werden. An der Aschaff, die Holz aus den Revieren Rothenbuch, Hain und Sailauf aufnahm, war der sogenannte Waldaschaffer Floßsee mit einer Fläche von 5,8 Tagwerk angelegt, der bei trockener Witterung in 3—4 Wochen, bei regnerischem Wetter in 8—14 Tagen sich angefüllt hatte. Es konnten dann durch diese Wassermassen jeweils 4—600 Klafter auf einmal getriftet werden. Die Trift mußte in 2 Tagen vollendet sein, da sonst das Holz infolge Wassermangel unterwegs liegen blieb. Den Flößern war ein Verlust von 3 % erlaubt. Mit der Erschließung des Spessarts durch bessere Weganlagen nahm die Brennholzflößerei jedoch allenthalben ein baldiges Ende, besonders auch aus dem Grunde, weil sie durch die Verluste an Senkholz, den geringeren Erlös für geflößtes Holz, durch Diebstähle und vor allem durch die Unterhaltungskosten der Floßweiher sich nicht als rentabel erwiesen hatte.[1])

Der Brennholzhandel der unteren Maingegend wird am anschaulichsten erfaßt durch eine Betrachtung der Holzversorgung der Städte Würzburg und Frankfurt. Trotz der reichen Waldungen in der Obermaingegend mußte die Stadt Würzburg, abgesehen von kleinen Mengen, die in Jahren der Not vom Steigerwalde her bezogen wurden, von jeher ihr ganzes Holz auf dem Main zu Berg aus dem Spessart und der Rhön herschaffen lassen. Der einzige Fall, daß der Holztransport auf dem Maine sich nicht mit der Richtung des Wasserlaufes bewegte. Alles übrige Holz, vor allem Nutzholz und Holzwaren, nahm in diesen früheren Zeiten regelmäßig seinen Weg mainabwärts aus den Bambergischen und Würzburgischen Landen hinaus nach Frankfurt, Mainz und an den Rhein.

Die Brennholzversorgung Würzburgs[2]).

Für Würzburg kamen als Bezugsgebiete in Betracht der Sinn- und Saalegrund, wo das Hochstift Würzburg und die Herrschaft Thüngen selbst ausgedehnte Waldungen besaßen, dann der Würzburgische und Mainzische Spessart, die Vor-Rhön und auch der Steigerwald. Das Holz aus dem Sinn- und Saalegrund wurde auf der Achse an den Floßbach gebracht und je nachdem in die Saale, Sinn oder Schondra eingeworfen, bis nach Gemünden verflößt,

[1]) S. Meidinger: Stat. Ueberſicht der Mainſchiffahrt und der Flößerei i. J. 1846. Frkft. 1841.
[2]) Elſe Opp: Die Brennholzverſorgung Würzburgs. 1923.

dort aufgefangen und zum Weitertransport in Schiffe verladen. Als Hauptsammelplätze des für Würzburg bestimmten Brennholzes sind für die Sinn- und Saalegegend Wolfsmünster, Gräfendorf und Gemünden, für den Spessart Lohr, Hafenlohr und Rothenfels und für den Steigerwald Eltmann und Haßfurt anzusehen. Zu den beiden letzteren Plätzen nahm das Holz seinen Weg per Achse und wurde erst dort in Schiffe verladen. Für die beiden erstgenannten Gebiete standen eine Reihe von Floßbächen zur Verfügung.

Die Holzversorgung war bis weit ins 19. Jahrhundert herein ausschließlich Angelegenheit der städtischen Behörden. Diese traten durch Vermittlung beauftragter Beamten oder Händler mit größeren Waldbesitzern in Verhandlung über den Ankauf des Holzes. Dabei wurde meist das gesamte anfallende Brennholz einer Ernte übernommen. Die Fällung und Aufarbeitung besorgte der Waldbesitzer, der Abtransport war dann Sache des Käufers und wurde von der Stadt an irgend einen Schiffmann vergeben. Eine zweite, weit bequemere Möglichkeit war die, daß die Stadt einige Händler mit der Lieferung eines bestimmten Quantums beauftragte und es diesen überließ, wo sie das Holz hernehmen wollten. Für das Holz wurde vom Oberrat der Stadt ein bestimmter Preis festgesetzt, um den die Händler das Holz am Holztor abliefern mußten. Die Stadt bewilligte diesen jedoch meist Vorschüsse für den Ankauf, da sie selbst in der Regel nicht in der Lage waren, derart große Vorauslagen selbst zu leisten.

Die Brennholzzufuhr auf dem Main war der Versorgung der Bürgerschaft vorbehalten; für diese kam eine Zufuhr zu Lande so gut wie garnicht in Betracht, einmal wegen der hohen Kosten und dann vor allem deshalb nicht, weil die umliegenden Privat- und Stiftungswaldungen den Hof und Adel mit Holz zu versehen hatten. Adel und Geistlichkeit waren gehalten, ihren Brennholzbedarf aus den privaten und herrschaftlichen Wäldern in der Umgegend Würzburgs zu decken und ihre Holzmengen per Achse nach Würzburg schaffen zu lassen. Sie konnten das umso leichter, als sie meist über eigene Gespanne verfügten und außerdem auch viele Bauern der Umgegend ihnen zu Frondiensten verpflichtet waren.

Auch der Verkauf des zu Wasser herangebrachten Holzes unterlag den Bestimmungen der Behörden. Alles Holz, das auf dem Maine ankam, mußte vor dem Holztor dem kauflustigen Publikum feilgeboten werden. Der Holzmarkt war ursprünglich nichts anderes, als die am Mainufer mit ihren Ladungen liegenden Holzschiffe selber; auf ihnen wurden die Holzkäufe samt und sonders getätigt.

Dieses Geschäft vollzog sich aber nicht direkt zwischen Käufer und Verkäufer, sondern es war da seit altersher der Holzunterkäufer dazwischengeschaltet. Diese Unterkäufer waren bischöfliche Beamte, die im Auftrage des Publikums auf fremde Rechnung mit den Schiffsleuten das Holzgeschäft abschlossen. Die Besoldung dieser Beamten bestand in den Gebühren, die vom kaufenden Publikum für

einen zustandegekommenen Kauf entrichtet werden mußten. Das Amt des Unterkäufers bestand darin, die kaufenden Bürger vor Ueberforderungen und Betrügereien durch die Schiffsleute und Händler zu schützen und andererseits war durch sie den Händlern eine glatte Abwicklung des Geschäfts garantiert, da alle beabsichtigten Einkäufe ihnen zuvor gemeldet und bar bezahlt werden mußten. Daneben fungierten noch Holzmesser, denen das Ausmessen des Holzes an den Käufer oblag. Die Zufuhr des angewiesenen Holzes an die Wohnung des Käufers besorgte ausschließlich die Kärrnerzunft, deren Karren vom Oberrat einer Aiche unterzogen wurden und dann das Maß bildeten, nach dem in Würzburg jahrhundertelang das Brennholz gehandelt wurde. Außerdem ist noch der Raiff erwähnt, ein Maß, das wohl ausschließlich beim Einkauf zur Anwendung kam.

Brennholzmangel und -Not sind eigentlich in der Geschichte der Würzburger Holzversorgung eine ständig wiederkehrende Erscheinung. Diese hatten zum Teil ihren Ursprung in der mangelnden Umsicht der verantwortlichen Stellen, zum Teil auch in der Rücksichtslosigkeit, mit der Adel und Geistlichkeit ihre Eindeckung vornahmen, indem sie häufig ganze Schiffsladungen sich bestellten oder aufkauften, ohne Rücksicht darauf, ob den Bürgern noch Gelegenheit zur Versorgung gegeben war oder nicht. In Zeiten wirklicher Not griff die Behörde hier allerdings ausgleichend ein, indem sie bei Bedürftigkeit der Bürgerschaft dem Besteller nur ein Drittel der Ladung, die übrigen zwei Drittel aber ihren Bürgern ausmessen ließ und weiterhin jede bestellte Ladung, die nach Michaelis in Würzburg eintraf, kurzerhand beschlagnahmte und sie an das bedürftige Publikum verkaufte.

Eine der durchgreifendsten Maßnahmen zur Steuerung des Holzmangels dürfte wohl die Brennholzsperre gewesen sein, die zum erstenmal im Jahre 1574 verhängt und im Jahre 1620 und 1689 nochmals angewandt wurde. Diese bestimmte, daß alles auf Würzburgischem Boden gefällte, also auch das Holz aus Privatwaldungen und sogar alles daselbst verladene oder nur durchgeführte Holz nach Würzburg gebracht werden mußte. Die Brennholzschiffe wurden von den Würzburgischen Beamten zu Gemünden, Neustadt und Rothenfels angehalten und gezwungen, ihre Ladungen nach Würzburg zu bringen; auch durften die am Main gelegenen Ortschaften sich zur Zeit einer Holzsperre nicht, wie es sonst üblich war, mit dem für die Residenzstadt vorbeigeführten Holz versehen, sondern mußten ihren Bedarf aus Privat- und Gemeindewaldungen decken. Es kam allerdings vor, daß die bischöflichen Beamten sich durch Bestechungen und lockende Gewinne verleiten ließen, nicht nur Brennholzschiffe unbeanstandet aus Würzburgischem Gebiete hinausgehen zu lassen, sondern sich aktiv an dem verbotenen Handel beteiligten, indem sie alles Brennholz, dessen sie habhaft werden konnten, aufkauften und mit entsprechendem Gewinne jenseits des Fürstbistums wieder verkauften.

Daß unter solchen Umständen auch diese scharfe Maßnahme ziemlich wirkungslos bleiben mußte, liegt auf der Hand. Dazu kam noch, daß sich mit der Zeit die rechtlichen Ansichten über schiffbare Flüsse so weit herausgebildet hatten, daß es sich Würzburg nicht mehr erlauben konnte, weiterhin eine Holzsperre in obigem Sinne zu verhängen, bei der sogar jedes Schiff, das Würzburger Gebiet passierte, angehalten und zum Verkauf gezwungen werden konnte. Infolgedessen konnten nun auch Städte des Untermains, wie Frankfurt und Hanau, in den Gebieten als regelmäßige Käufer auftreten, die bisher Würzburg vorbehalten geblieben waren. Besonders Frankfurt, dessen Holzamt unter persönlicher Leitung eines Direktors mit ziemlicher Selbständigkeit stand, dürfte wohl ein starker Konkurrent Würzburgs gewesen sein, wo zwei verschiedene Instanzen, die Hofkammer und der Oberrat der Stadt, sich um die Holzversorgung bemühten, ohne es jedoch zu verstehen, Mangel und Not für dauernd zu bannen. Auch das städtische Holzmagazin, das in erster Linie für die Versorgung der ärmeren Bürgerschaft bestimmt war, versagte ziemlich regelmäßig, wenn einmal ein strenger Winter einen starken Brennholzbedarf erzeugte.

Die Holzversorgung der Stadt Frankfurt[1]).

Die Brennholzzufuhr nach Frankfurt erfolgt aus dem Spessart und Odenwald und zwar hauptsächlich aus den Fürstl. Löwenstein-Wertheimschen Revieren Park Spessart und St. Hubertus, aus den ebenfalls im Spessart gelegenen Gräfl. Ingelheimschen Waldungen, dann aus den Revieren Erbach-König, Neustadt, Vielbrunn u. a., sowie aus den im gemeinschaftlichen Besitze der Fürstl. Löwensteinschen und Gräflich Erbachschen Herrschaft stehenden Breubergischen Waldungen im Odenwald. Für die letzteren Holztransporte kamen als Verladeorte vorwiegend in Betracht die Mainorte Laudenbach, Wörth, Trennfurt und Obernburg; die Mengen, die aus dem Spessart kamen, gingen überwiegend zu Hafenlohr und Langenprozelten zu Wasser.

Der Kaufabschluß geschah meist nach längeren schriftlichen Verhandlungen durch das städtische Holzamt, das mit dem zuständigen Forstamt einen Vertrag über den Verkauf des anfallenden Brennholzes abschloß. Dann folgte in der Regel ein zweiter Vertrag des Holzamtes mit einem Schiffmann oder einem ganzen Konsortium von Schiffern, denen der Transport übertragen wurde. Dabei wurde oft die Form gewählt, daß die Schiffer das Holz als ihr Eigentum übernehmen und zu einem festen Preis pro Gilbert, dem zu Frankfurt üblichen Maß, frei Mainufer dorthin liefern mußten. In diesem Preis war also dann auch Land- und Wasserfracht, Platz- und

[1]) Stadtarchiv Frankfurt, Acta Senatus, Akten des Holzamts u. a.

Einladegeld, Marktrecht zu Aschaffenburg und andere Abgaben einbegriffen. Es war dies unzweifelhaft der beste Weg, um Diebstählen und Unterschleifen jeglicher Art vorzubeugen.

Daneben wurden auch viele Ladungen Brennholz von Schiffern auf eigene Rechnung nach Frankfurt gebracht und erst dort zum Verkaufe angeboten. Dabei mußten sich die Händler ebenfalls der Vermittlung des Holzamtes bedienen. Dieses untersuchte die Güte des Holzes und setzte danach eine Taxe fest. Kam eine Einigung zustande, dann hatte der Schiffer die große Annehmlichkeit, daß seine ganze Ladung hintereinanderweg in einem Tage ausgemessen und ihm in unzertrennter Summe der ganze Betrag ausgezahlt wurde. War er dagegen mit der Taxe nicht einverstanden, so stand es ihm jederzeit frei, hinzufahren wo er wollte und wo er besseren Preis zu erzielen hoffte. Er war also in seiner Verkaufsfreiheit nicht beschränkt, ihm blieb es überlassen, nach seinem Vorteil zu wählen.

Eine direkte Bestellung von Privaten war ebenfalls möglich, beschränkte sich aber nach den Verordnungen aus den Jahren 1733 und 1772 auf die Monate Mai bis Juli, außerdem mußte die geschehene Bestellung, das Quantum des Holzes, die ungefähre Zeit der Ankunft sowie der Name des beauftragten Schiffsmanns im Holzamt angezeigt werden. Es sollte eben verhindert werden, daß Schiffsleute ihr Holz im ganzen an Private verkauften, statt es an die Bürgerschaft ausmessen zu lassen; andererseits wollte man sich von Holzamts wegen all dieses Holz für die allgemeine Versorgung sichern und gestattete daher den privaten Bezug nur dann, wenn dieses in seinem Erzeugungsgebiet selbst eingekauft worden war. Außerdem war es noch üblich, daß von solchen privaten Bezügen ⅓ oder ¼ an die bedürftige Bürgerschaft zur jeweils gültigen Taxe ausgemessen wurde. Es ist für die damalige Zeit geradezu bewundernswert, mit welch unerschütterlicher Konsequenz das Holzamt diese Bestimmungen zur Durchführung bringt und in erster Linie auf die Bedürfnisse seiner ärmeren Bürger Rücksicht nimmt, unbekümmert um Drohungen oder Quertreibereien seitens bevorzugter Stände. Eine Ausnahme wird nur in dem Fall gewährt, wenn es sich um Holz handelt, das für die Allgemeinheit zu teuer kommt, auf das man aber doch nicht verzichten will; in solchen Fällen kommt es sogar vor, daß das Holzamt die Annahme solchen Holzes einzelnen Stiften, Klöstern oder begüterten Leuten, die einen großen Holzkonsum haben, zur Pflicht macht und sie im Weigerungsfalle einfach vom Bezug des billigen Magazinholzes ausschließt. Dieses Magazin, das ebenfalls dem Holzamte unterstand, war in erster Linie der Versorgung der ärmeren Bevölkerung bestimmt, die aus ihm zu billigem Preise jeweils in kleinen Mengen ihr Brennholz beziehen konnte.

Der Verkauf des zu Wasser zugeführten Holzes erfolgte in der Weise, daß das Holzamt nach festgesetzter Taxe die angemeldeten Bedürfnisse durch Ausmessenlassen aus dem Schiff befriedigte. Dieses

Amt oblag den sogenannten Holzmessern, städtischen Beamten, die zur Vermittlung zwischen Händler und Käufer aufgestellt waren. Dieser Verkauf durfte nur an einer bestimmten Stelle des Mainufers erfolgen, jedes Ausladen an anderen Orten war bei Strafe streng verboten. An Abgaben, die von dem ankommenden Holz erhoben wurden, sind erwähnt das Meß- und Schreibgeld, das Prozentogeld und zwei Abfallscheite pro Gilbert. Meß- und Schreibgeld hatte der Käufer, das Prozentogeld hingegen der Verkäufer zu entrichten.

Um diese Abgaben zu umgehen, wurde häufig der Versuch gemacht, dieses Holz bereits vor Frankfurt, z. B. in Offenbach, auszuladen und per Achse nach Frankfurt hereinzubringen, da das auf diesem Wege hereinkommende Holz von den oben erwähnten Abgaben frei war. Es war von diesem nur ein sogenanntes Torscheit zu entrichten. Der Rat der Stadt war allerdings mit scharfen Mitteln hinter solchen Schwindeleien her und die Betreffenden riskierten im Uebertretungsfalle neben einer empfindlichen Geldstrafe die Konfiskation ihres Holzes.

Es war für eine Stadt in der Lage Frankfurts nicht immer ganz leicht, ihr benötigtes Holzquantum an Ort und Stelle zu bringen. In normalen Zeitläufen ging das im großen und ganzen recht gut, aber in Zeiten der Not, besonders im Kriegsfalle war es oft außerordentlich schwer, die notwendigen Transporte durchzusetzen. So beleuchtet eine Urkunde von 1813 sehr anschaulich die Schwierigkeiten, die in solchen kriegerischen Zeiten zu überwinden waren. Es handelt sich da um einen Transport von einigen 1000 Stecken Holz, die im Spessart für die Stadt Frankfurt gekauft waren und in Hafenlohr ihrer Verschiffung harrten. Allein die Schiffe, die den Transport bewerkstelligen sollten, waren sämtlich für Verwendung der Truppen requiriert und es konnte kein einziger Zug dieses Holzes bis zum Herbste nach Frankfurt gebracht werden. Das Holzamt befand sich in solchem Falle schon in einer sehr unangenehmen Lage, denn wenn der Winter eintrat, war es mit der Schiffahrt vorbei. Der Bericht, der vom Holzamt an seine vorgesetzte Behörde gerichtet ist, schließt mit der Aufforderung, „die Schiffe zugleich auch ohne allen Zeitverlust vordersamst nebst den erforderlichen Pässen mit militärischen Eskorten in die leeren Schiffe zur Respektierung der Pässe zu versehen und nachdrucksamst anzuhalten, ihre Reise nach Hafenlohr mit womöglich 12—18 Zügen auf der Stelle anzutreten und auf alle Art zu beschleunigen, damit noch vor einfallendem Maineis die oben erwähnten 1000 bis 2000 Stecken Holz nach Frankfurt überbracht werden.

Daneben gab es natürlich zu allen Zeiten Streitigkeiten mit den lieben Nachbarn, in diesem Falle Kurmainz und Würzburg. Besonders unangenehm war die Lage dann, wenn solche Differenzen gleichzeitig bestanden, weil es nämlich Würzburg sowohl wie Mainz jederzeit einfallen konnte, den Bezug des Holzes aus ihren Territorien glattweg zu sperren oder noch weitergehend ihren Unter-

tanen sogar jeden Holztransport nach Frankfurt zu verbieten. So liegt ein Bericht des Holzamts vor mit der Klage, daß eine Partie Brennholz, die in den Rieneckschen Waldungen erkauft und zum Teil schon in die Schiffe geladen war, auf Befehl Würzburgs wieder ausgeladen werden mußte, weil Würzburg es als sein ausschließliches Recht betrachtete, sich aus diesen Gebieten zu versorgen. Nicht genug damit, stellte nun auch der Kurmainzische Amtsverweser das Ansinnen, daß ein Teil dieses Holzes nach Mainz geführt werden müsse, weil es auf Mainzisches Gebiet ausgeladen worden sei. In diesem erwähnten Falle gab Mainz das Holz zwar wieder frei, gestattete jedoch seine Verführung nur durch eigene Schiffsleute. Es kommt auch wiederholt vor, daß Frankfurt sich an die Mainzische Regierung mit dem Ersuchen wendet, ihren Untertanen zu Wörth, Laudenbach und den anderen Verladeplätzen für das Odenwaldholz zu gestatten, Holz an das Frankfurter Holzamt zu liefern. Die Mainzische Regierung nahm übrigens jede sich bietende Gelegenheit wahr, Frankfurt in seiner Holzversorgung Schwierigkeiten zu machen, weil sie von jeher gerne den Holzhandel, den die Stadt Frankfurt in eigener Regie betrieb, in ihre Hände bekommen bzw. ihren Holzhändlern gegönnt hätte. Dies scheiterte aber daran, daß sich die Stadt Frankfurt jederzeit tatkräftig für die Versorgung ihrer Bürger einsetzte und diese, soweit es in ihren Kräften stand, auch vorbildlich durchführte.

II.

Der Holzhandel auf dem Main nach dem Aufkommen der Eisenbahn.

Staatseisenbahnen und Wasserstraßen.

Es ist klar, daß mit der Entwicklung der Eisenbahnen zunächst eine Verkehrsabnahme auf den Wasserstraßen parallel ging. Zumal gilt dies für die natürlichen Wasserläufe, die sich meist nicht gerade in hervorragendem Zustande befanden und auf denen der Verkehr zu Berg größtenteils durch das sogenannte Treideln, bei dem die Schiffe an langen Seilen durch Pferde am Ufer entlang hinaufgezogen wurden, vor sich ging. Gegenüber einem solch umständlichen Transport bedeuteten natürlich die Eisenbahnen einen gewaltigen Fortschritt und es ist ohne weiteres verständlich, daß sich alle diejenigen Güter, bei denen es auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Lieferung ankommt, den letzteren zugewandt haben. Dagegen verbleibt der Wasserstraße im allgemeinen der Transport der Massengüter, die im Verhältnis zu ihrem Werte durch die höhere Eisenbahnfracht zu stark belastet würden. Es ist durchaus nicht immer gesagt, daß eine leistungsfähige Wasserstraße einer Eisenbahnlinie nur Konkurrenz macht. Im Anfang ist ein Verkehrsrück-

gang bei der letzteren ja unvermeidlich, aber die Erfahrung hat auch gelehrt, daß sich dieser stets wieder ausgleicht, indem die Wasserstraße auch solche Güter in den volkswirtschaftlichen Kreislauf einbezieht, die bisher von demselben ausgeschlossen waren, weil sie keine hohen Transportkosten ertragen. In dieser Hinsicht wirkt also eine gute Wasserstraße direkt verkehrssteigernd, was naturgemäß nicht ohne günstige Rückwirkung auf die Eisenbahn bleibt.

Mit den Eisenbahnen sind die natürlichen Wasserläufe an sich nicht konkurrenzfähig. Um dies zu werden, bedürfen sie zumeist gründlicher Verbesserung, entweder in Form einfacher Korrektionen durch Vertiefung des Flußbettes und Uferschutzbauten oder, wo der zu erwartende Erfolg im Verhältnis zu den Mitteln steht, durch Aufstau des Wassers in einer Reihe von Haltungen, durch Kanalisation. Der Wasserweg bildet eine Reihe natürlicher Vorteile, wenn diese eben durch die entsprechenden Maßnahmen gehoben werden. Die hauptsächlichsten Gründe für die Ueberlegenheit der Wasserstraßen sind folgende[1]):

a) Die Beförderung auf dem Wasser erfordert eine viel geringere Zugkraft als bei Beförderung mit der Eisenbahn. Ein Pferd zieht bei einer Sekundengeschwindigkeit von 1 m auf wagerechter Eisenbahnschiene 15 t, auf nichtströmendem Wasser dagegen 60 bis 100 t.

b) Bei der Wasserbeförderung ist die Nutzlast erheblich größer als bei der Beförderung auf dem Schienenwege. Bei den deutschen Bahnen kommen auf etwa 1000 kg Nutzlast etwa 500 kg totes Gewicht, bei den neuen deutschen Binnenschiffen nur etwa 130 kg.

c) Die Anschaffungskosten für die Tonne Laderaum sind ebenfalls bei der Eisenbahn höher als bei der Binnenschiffahrt.

Trotz dieser wirtschaftlichen Vorteile, die der Binnenschiffahrt innewohnen, ist nicht jede Wasserstraße in der Lage, den Wettbewerb mit den Eisenbahnen erfolgreich zu bestehen. Sie kann dies erst dann, wenn auf ihr der Verkehr mit größeren Schiffen möglich ist. Bei dem gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens kann man annehmen, daß Schiffe mit 600 t und größeren Ausmaßen billigere Frachten darbieten können als die Eisenbahnen. Auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahnen (wie Vergrößerung des Wagentyps, Vergrößerung der Lokomotiveinheiten) wird das 1200 t-Schiff jederzeit die Möglichkeit bieten, billigere Frachten als die Eisenbahnen zu gewähren. Ein weiteres Moment neben den eben erwähnten ist sehr maßgebend für die Leistungsfähigkeit einer Wasserstraße, das ist ihre Länge. Kurze Wasserstraßen oder kurze Zweige (Nebenflüsse) von großen Wasserstraßen, bei denen der Uebergang von der Hauptwasserstraße oder zu derselben mit einem Umschlag der Güter in

---

[1]) Siehe Untersuchungen über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung eines Main-Donau-Kanals.

kleinere bzw. größere Schiffeinheiten verbunden ist, können den Wettbewerb mit der Eisenbahn nicht aushalten. Beim direkten Eisenbahntransport werden nämlich die Kosten für das Umladen von Bahn zu Wasser erspart, und deshalb ist der Eisenbahntransport auf kurze Strecken vorzuziehen. Bei längerem Transport werden diese Umschlagskosten durch die billigeren Streckensätze wieder aufgehoben, sodaß man allgemein sagen kann, daß die Beförderung zu Wasser auf kurze Entfernungen im Verhältnis zur Eisenbahn teuer und auf weite Entfernungen verhältnismäßig billig ist.

In diesem Zusammenhang wäre die Zusammensetzung der Wasserfracht aufzuzeigen, wie sie für einen künstlichen Schiffahrtsweg in Betracht kommt.[1] Sie setzt sich zusammen aus den Schiffahrtskosten und den Abgaben. Die Schiffahrtskosten wiederum zerfallen in die reinen Streckenkosten, die Liegekosten und die Ladekosten.

1. Die reinen Streckenkosten. Es sind das die während der Fahrt des Schiffes entstehenden Kosten. Sie wachsen mit der zurückgelegten Weglänge im selben Verhältnis. Die Höhe der Streckenkosten hängt im wesentlichen ab von den Ausmaßen der Wasserstraße, von der Größe und Auslastung der Schiffe von den Schleppkosten und den Leichterkosten.

2. Die Ladekosten. Als Regel ist anzunehmen, daß die Güter, die auf der Wasserstraße befördert werden, vom Bahnwagen zum Schiff oder vom Schiff zum Bahnwagen umgeladen werden. Mit einer Umladung vom Bahnwagen zum Schiff und umgekehrt, darf auch bei den Sendungen gerechnet werden, die nach Wasserstationen befördert werden oder von Wasserstationen ankommen; denn Massengüter legen in der Regel den Weg von der Fabrik oder vom Lager zum Schiff und umgekehrt auch an Wasserstationen auf dem Schienenweg (Anschlußgleis) zurück. Nur diejenigen Empfänger oder Versender, die das Gut unmittelbar von ihrer Fabrik oder ihrem Lager in das Schiff einladen oder aus dem Schiff auf Lager nehmen können, ersparen diese Ladekosten. Beim Vergleich zwischen den Eisenbahnfrachten und den Wasserfrachten müssen daher den letzteren die Kosten für das Ein- und Ausladen zugeschlagen werden; denn diese Kosten werden beim Bezug der Ware auf dem reinen Bahnwege erspart.

3. Die Liegekosten. Diese sind im Gegensatz zu den Streckenkosten eine gleichbleibende Größe und werden namentlich durch die Länge des Beförderungsweges nicht beeinflußt. Solange das Schiff sich auf der Reise befindet, entstehen nur Streckenkosten. Daher kommt es eben, wie oben bereits erwähnt, daß die Beförderung zu Wasser auf kurze Entfernungen verhältnismäßig teuer und auf weite Entfernungen verhältnismäßig billig ist.

---

[1]) . . . . . Untersuchungen . . . . .

4. **Die Schiffahrtsabgaben.** Die Schiffahrtsabgaben bilden ebenfalls einen Teil der Wasserfracht. Sie müssen daher bei den Frachtvergleichen mit eingerechnet werden. Das Einflußgebiet einer Wasserstraße und insbesondere die Frachtersparnis, die dieselbe bieten kann, werden durch die Abgaben wesentlich beeinflußt.

Wenn nun alle Bedingungen für die Leistungsfähigkeit einer Wasserstraße gegeben sind, dann hängt es immer noch sehr von der Staatsverwaltung bzw. dem Eisenbahnfiskus ab, ob sie diese auch zur Geltung bringen kann. Der reine Wassertransport ist heute nur in seltenen Fällen möglich, meist tritt der kombinierte Bahn- und Wassertransport in Erscheinung, bei dem die Güter, bevor sie an die Wasserstraße gelangen oder, wenn sie diese verlassen, noch eine Strecke auf der Bahn zurücklegen müssen. Wenn es nun unterlassen wird, durch geeignete Hafen- und Umschlagseinrichtungen und durch Anschlußgeleise dem Verkehr die Möglichkeit zu dieser gemischten Beförderung zu bieten, so können dadurch die Güter zwangsläufig auf dem Schienenwege festgehalten werden. Von Gegnern der Wasserstraßen, die durch dieselben eine starke Herabdrückung der Eisenbahnrente befürchteten, wird den Staatsbahnen auch direkt der Vorwurf gemacht, daß sie durch die Anlage von Hafenbahnen und Anschlußgeleisen sich selbst ruinieren würden[1]). In den Häfen, die eine Hafenbahn in eigener Regie besitzen, ist zumeist eine hohe Gebühr für die Ueberführung der Eisenbahnwagen von der Staatsbahn nach dem Hafen zu entrichten. Wesentlich günstiger liegt der Fall, wenn die Staatsbahnen den Betrieb übernehmen und den Hafen als Tarifstation erklären. In diesem Falle kann die tarifmäßige Fracht bis dahin berechnet werden und es ist außerdem nur eine geringe Ueberführungsgebühr zu entrichten.

Einen sehr weitgehenden Einfluß auf die Verkehrsgestaltung der Wasserstraßen können die Staatsbahnen durch ihre Tarifbildung ausüben. Sie können durch Staffeltarife auf größere Entfernungen den Wasserstraßen scharfe Konkurrenz bereiten und andererseits ist ihnen die Möglichkeit gegeben, durch Gewährung von Ausnahmetarifen der Wasserstraße erhöhten Verkehr zuzuleiten. Solche Ausnahmetarife bestehen schon lange für den Verkehr von und nach den Seehäfen; an die Gewährung von Umschlagstarifen für Binnenhäfen ist die Staatsbahnverwaltung von jeher nur sehr ungern herangegangen, was von ihrem Standpunkt aus ja begreiflich ist, denn wenn ihr auch die Rolle des Zubringers und Abholers bleibt, so wird ihr doch der gewinnbringende Transport auf lange Entfernungen entzogen. Nur bei dem Ausnahmetarif 1a, der für Rundholz nach den bayerischen Main-Umschlagsstationen bis 1. August 1917 in Geltung war, lagen die Verhältnisse etwas anders, da dieses Holz vorher bereits in Nördlingen die bayerischen Eisenbahnen verlassen hatte, um auf württembergischen Strecken dem nähergelegenen Umschlagsplatze Heilbronn zuzurollen. In diesem Falle

---

[1]) Siehe Ulrich: Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.

bewirkte der Ausnahmetarif, daß die Transporte eine größere Strecke auf den bayerischen Bahnen zurücklegten, wodurch sowohl der Eisenbahnfiskus profitierte, als auch die Mainwasserstraße, der die Transporte zugeleitet wurden.

Im übrigen ist der Standpunkt nicht gerechtfertigt, dem Ausbau einer Wasserstraße lediglich deshalb Schwierigkeiten in den Weg zu legen, weil man von ihr eine Herabdrückung der Eisenbahnrente befürchtet. Denn was an den Frachtkosten gespart werden kann, sind nicht nur privatwirtschaftliche Ersparnisse, sondern im gleichen Maße auch volkswirtschaftliche. Wenn die Frachtbelastung eines Gutes, z. B. des Holzes, geringer wird, so ermöglicht dies einerseits eine Verbilligung der daraus hergestellten Erzeugnisse, andererseits werden weiter entfernt gelegene Produktionsorte mit bisher niederen Holzpreisen zur Bedarfsdeckung herangezogen und erlangen dadurch höhere Preise für ihr Holz. Was man von den Wasserstraßen jedoch verlangen kann, ist, daß sie ihr Anlagekapital verzinsen und sich selbst erhalten, indem sie Gebühren erheben und nicht dem Staate die Kosten ihrer Unterhaltung aufbürden, was ihnen vonseiten ihrer Gegner immer wieder vorgeworfen wird[1]).

Die Verhältnisse auf dem bayer. Main.

Die ersten Mainlinien, die der Mainwasserstraße Konkurrenz bereiteten, waren die 1854 eröffneten Bahnen von Schweinfurt bis Würzburg und von Würzburg bis Frankfurt[2]). Schon 1855 waren Klagen zu vernehmen, daß durch diese Bahnlinien, insbes. durch Differentialtarife und Rabatte, die von Frankfurt bis Nürnberg gewährt wurden, dem oberen Mainverkehr erhebliche Schädigung zugefügt werde. In der Tat war auch in den folgenden Jahren eine ständige Abnahme, insbesondere des Bergverkehrs auf dem Maine, zu beobachten. Die höherwertigen Güter wandten sich mehr und mehr der Wasserstraße ab und dem Bahnwege zu, was naturgemäß einen ständigen Rückgang der Schiffstransporte zur Folge hatte. Vorübergehend hob sich der Bergverkehr sogar bedeutend dadurch, daß die bayer. Bahnen ihre Kohlen bis Aschaffenburg per Schiff bezogen, im ganzen war aber der Bergverkehr gewaltig zurückgegangen. Es war dies vor allem eine Folge der trostlosen Verfassung des Flußbettes inbezug auf Fahrtiefe und der außerordentlich umständlichen Beförderungsmöglichkeit mittels Pferdezug. Diese Verhältnisse trugen neben den obenerwähnten Kampftarifen wohl in erster Linie die Schuld, daß die neueröffneten Bahnen der Mainwasserstraßen so gründlich Kon-

[1]) Ulrich: Staffeltarife und Wasserstraßen.
[2]) Vergl. dazu bes. Schanz: Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre zukünftige Entwicklung. Bamberg 1894.

kurrenz bereiten konnten. Eine Besserung trat für den Untermain erst ein, als die Kanalisation bis Frankfurt durchgeführt war und die Kettenschleppschiffahrt leichtere Beförderung gewährleistete.

Ein etwas günstigeres Bild ergibt sich bei der Betrachtung des Talverkehrs. Hier war einmal eine besondere Kraft zur Fortbewegung überflüssig infolge der kostenlos gebotenen Strömung und dann stellte das Untermaingebiet mit seinen zahlreichen Steinbrüchen und ausgedehnten Waldungen viele Stein- und Brennholzlieferungen, die nur auf dem Maine versandt werden konnten, da eine Bahnlinie in diesem Gebiet noch nicht bestand. Infolgedessen hielt sich auch nach Eröffnung der ersten Bahnlinien der Talverkehr so ziemlich auf seiner früheren Höhe. Der Floßverkehr endlich erhielt durch die Eisenbahnen einen Anstoß zu ganz bedeutendem Aufschwung. Einzig die Floßholzmengen, die aus dem Obermaingebiet kamen, zeigten eine deutliche Abnahme, für welche der Grund hauptsächlich in dem Nachlassen der Zufuhr auf dem Ludwigskanal zu suchen ist. Diesem konnten bei seiner primitiven Anlage die Eisenbahnen erfolgreich Konkurrenz bereiten und auch die meisten seiner Holztransporte übernehmen. Ganz entgegengesetzt liegen jedoch die Verhältnisse unterhalb Schweinfurts, wo verschiedene Bahnlinien von Süden her den Main erreichen. Hier haben sich nach Schanz [1]) die Ziffern für den Floßverkehr infolge der Bahnzufuhren gegenüber den vorausgehenden Jahren mehr als verdoppelt. Der Floßverkehr stieg damals zu der ansehnlichen Höhe von 200 000 t an, die auch heute noch nicht wesentlich überschritten wird. Für die Flößerei, die an Fahrtiefe keine besonderen Ansprüche stellt, genügten die auf dem Maine gebotenen Verhältnisse vollständig, während die Schiffahrt darunter notgedrungen zurückgehen mußte. Auch in der Folgezeit wandte sich die Hauptfürsorge des Staates der Förderung des Holzverkehrs zu mit Ausnahme der Einrichtung der Kettenschleppschiffahrt, die der gesamten Schiffahrt diente. Die einzelnen dem Holzverkehr gewidmeten Maßnahmen sollen im Folgenden einer näheren Betrachtung unterzogen werden.

In den Jahren 1869 und 1870 kam auf ein Projekt hin, das der Kronacher Floßausschuß schon 1851 bei der Regierung angeregt hatte und das von der bayer. Staatsforstverwaltung wirksam unterstützt wurde, in Aschaffenburg ein Winterhafen zur Ausführung mit dem ausgesprochenen Zweck, den Flößern die Möglichkeit zu bieten, ihre Langhölzer und Bretter dort zu überwintern und zur Zeit der günstigsten Konjunktur nach den Verbrauchs- und Handelsplätzen am Untermain und Rhein zu bringen. Dabei dachte man auch einen Teil des Handels nach Aschaffenburg selbst zu ziehen in der Annahme, daß die Händler, wenn sie Mainz und Hanau besuchen, auch nach Aschaffenburg kommen würden. Außerdem sollte verhindert werden, daß die Flößer ihre Waren unterwegs verschleudern, wozu sie bisher oft durch ungünstige Konjunktur und starke gegenseitige

[1]) Der Mainverkehr im 19. Jahrhundert . . . . .

Konkurrenz gezwungen waren. Es gelang, auch diese Absicht zu verwirklichen und eine gewisse Konzentration des Weißfloßholzmarktes in Aschaffenburg zu erreichen. Dieser Hafen erwies sich jedoch schon nach kurzer Zeit als zu klein und als im Jahre 1883 die Flößereiinteressenten den Entschluß faßten, den Hauptfloßholzmarkt nach Aschaffenburg zu verlegen, wurde der Bau eines neuen Hafens in entsprechenden Ausmaßen mit Nachdruck gefordert und Ende der 80er Jahre in Angriff genommen. Im Jahre 1892 konnte er dem allgemeinen Verkehr übergeben werden, nachdem sich schon seit 1890 die Flößer in ihm heimisch fühlten.

Am auffallendsten jedoch tritt die belebende Wirkung günstiger Einrichtungen für den Holzumschlag zu Würzburg und den oberhalb gelegenen Mainorten in Erscheinung, wo sich der Holzhandel für die gebotene Fürsorge außerordentlich dankbar erwies. Es hat geradezu den Anschein, als ob er darauf gewartet habe, dort einen vorteilhaften Weg nach dem Maine geöffnet zu bekommen. Nachdem im Jahre 1882 in Würzburg ein Verbindungsgleis vom Staatsbahnhof zum Hafen dem Verkehr übergeben worden war, zeigte sich in den folgenden Jahren die auffallende Tatsache, daß trotz der größeren Entfernung die Holzhändler des leichteren Einwurfs wegen ihr Holz lieber bis Würzburg auf der Bahn sandten, statt auf den oberhalb Würzburgs gelegenen Mainstationen zu Wasser zu bringen. Es kam so weit, daß Würzburg allein mehr Holz zugeführt erhielt, als die oberhalb gelegenen Orte zusammen. Die nachstehenden Ziffern geben dieser Entwicklung zahlenmäßigen Ausdruck. Es gingen im Würzburger Hafen ab:

Jahr	Floßholz in t
1884	21 960
1885	25 946
1886	24 920
1887	48 900
1888	52 670
1889	44 600
1890	65 720

Diese außerordentlich günstige Entwicklung gab nun zu den kühnsten Hoffnungen Anlaß. Man glaubte, es dürfe nur ein großer Hafen geschaffen werden und sofort würde sich der ganze Holzgroßhandel nach Würzburg ziehen, der bislang am Untermain und Rhein seinen Sitz hatte. Man plante die Anlage eines großen Zentral- und Schutzhafens, der, mit hochwasserfreien Lagerplätzen ausgestattet, dem Holz einen geeigneten Sammelplatz bieten sollte, von wo es, zu großen Flößen vereinigt, seinen Weg nach dem Rheine und bis nach Holland antreten sollte. Dabei übersah man aber zwei sehr wesentliche Tatsachen. Die eine, daß für das hier in erster Linie in Frage stehende Langholz der Rhein der natürliche Markt war, weil nur die dort nahegelegenen Sägen das in den

verschiedensten Dimensionen verlangte Bauholz aus jederzeit greifbaren Vorräten mit der erforderlichen Promptheit herstellen können und die andere, daß die riesig angewachsene Zufuhr Würzburgs nur eine Scheinblüte war, die eben nur durch die mangelhaften Einrichtungen der an sich günstiger gelegenen Mainstationen oberhalb Würzburgs ermöglicht wurde. Der Beweis hierfür wurde bald erbracht, als in den folgenden Jahren kurz nacheinander an den Plätzen Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen Einpollerstellen mit Gleisanschluß geschaffen wurden.

Vonseiten Würzburgs aus ging im Jahre 1890 dem Landtag ein großangelegtes Projekt eines Holzhafens mit einem Kostenvoranschlag von rund 2 500 000 Mark zu, das, um es gleich vorweg zu sagen, nicht die Billigung des Landtages fand und daher abgelehnt wurde. An dieser Ablehnung dürften wohl die Bemühungen der oberhalb Würzburgs gelegenen Mainstationen mit an erster Stelle schuld sein, da sich diese Plätze zu gleicher Zeit um Holzeinwurfstellen mit Gleisverbindungen bemühten, die ihnen auch gewährt wurden. Für diesen Beschluß war neben anderen Gründen wohl die Rücksicht auf die Interessen dieser kleineren Städte maßgebend, denen gegenüber man nicht Würzburg einseitig bevorzugen wollte. Außerdem waren diese Plätze auch geeigneter, den Holzverkehr von Heilbronn abzulenken, da hier die Wasserstraße für die von Nürnberg und aus dem südlichen Bayern kommenden Hölzer bereits viel früher erreicht wurde und diese daher nicht mehr länger den teuren Bahnweg bis Würzburg zu benutzen brauchten. Außerdem war man auch nicht der optimistischen Ansicht wie die eifrigen Verfechter dieses Projektes, daß sich der Langholzhandel so ohne weiteres nach Würzburg ziehen ließe, sondern sah darin voraus, daß dieser auch weiterhin am Rheine seinen Sitz behalten werde. Um den Bedürfnissen des Transitverkehrs, der ausschließlich in Frage kam, entgegenzukommen, sollte Würzburg ebenfalls eine Einbindestelle mit Gleisanschluß erhalten, wenn es ebenso, wie das die anderen Plätze tun mußten, Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stellte. Da die Stadtgemeinde sich nicht entschließen konnte, diese Bedingung zu erfüllen, sondern das Gelände nur pachtweise auf Zeit der Bahn zur Verfügung stellen wollte, unterblieb diese Verbindung zu Würzburg.

In rascher Folge wurden nun nacheinander die Einpollerstellen zu Kitzingen und Ochsenfurt, beide im Jahre 1891, und im Jahre 1892 die Einwurfstelle Marktbreit dem Verkehr übergeben. Sie bewirkten unmittelbar eine ganz wesentliche Entlastung des Würzburger Hafens, indem sie Würzburg einen Teil seiner Holzzufuhren entzogen und außerdem führten sie der Mainwasserstraße ganz bedeutende Holzmengen mehr zu, die bisher ihren Weg nach dem Neckar mit Heilbronn als bedeutendem Umschlagsplatz genommen hatten, da dieser Ort für südbayerische Hölzer größtenteils frachtgünstiger gelegen war als Würzburg. Die Eröffnung der Ein-

pollerstellen hob nun die Konkurrenzfähigkeit der Mainwasserstraße gegenüber dem Neckar ganz bedeutend, wie aus folgender, von der Handelskammer in Würzburg zusammengestellten Tabelle ersichtlich ist.[1]) Der Umschlagsverkehr in Langholz hat sich in den Jahren 1890—1895 an den einzelnen Mainumschlagsplätzen belaufen auf:

Jahr	Würzburg	Kitzingen	Ochsenfurt	Marktbreit	Gesamt	
1890	6090	—	—	—	6090	Waggon
1891	5299	299	264	—	5862	„
1892	4380	1657	4415	1191	11643	„
1893	2378	2353	2507	2849	10087	„
1894	4140	2874	1683	3140	11837	„
1895	3715	2947	1628	4131	12421	„

Der letzte Schritt zur Lahmlegung Heilbronns war die Einführung des Ausnahmetarifs 1a für Rundholz nach den bayer. Mainumschlagsstationen, der am 1. Mai 1898 in Kraft trat. Dieser Ausnahmetarif, der von der bayer. Eisenbahnverwaltung zu dem Zwecke geschaffen wurde, den Holzverkehr noch mehr als bisher von Heilbronn abzulenken, bestand darin, daß bei einer Abfertigungsgebühr von 70 Pfennigen pro Tonne ein Streckensatz von 2,7 Pfg. für die gleiche Entfernung wie bis Heilbronn und für die Mehrentfernungen nur 2,2 Pfg. in Anrechnung kam. Wurde das Holz von den Mainstationen per Bahn weiter befördert, so genoß es auch auf den hessischen und preußischen Bahnen dieselbe Vergünstigung. Trat dagegen eine Weiterbeförderung nicht ein, so kamen die normalen Sätze für Rundholz in Frage. Durch diesen Ausnahmetarif wurde die Konkurrenz Heilbronns so ziemlich ganz ausgeschaltet und die bayerische Staatseisenbahnverwaltung hatte durch die Ueberleitung des Verkehrs nach dem Maine selbst bedeutende Vorteile, indem nun das Holz wesentlich längere Strecken auf bayerischen Bahnen verblieb, nachdem es vorher bereits frühzeitig bayerisches Gebiet verlassen hatte, um auf württembergischen Bahnen Heilbronn zuzurollen.

So war also bezüglich des Langholztransportes ein durchgreifender Umschwung zugunsten der Mainwasserstraße erzielt worden, während dem Bretterversand überhaupt keine besondere Beachtung zuteil wurde. Und gerade dieser hätte sich bei Schaffung geeigneter Anlagen leicht in Würzburg konzentrieren lassen, wenn ihm gute Umschlagseinrichtungen und hochwasserfreie Lagerplätze geboten worden wären. Auch die Forderung nach einem Mainumschlagstarif für Schnittholz ist oft erhoben und viel diskutiert worden. Wie durch Berechnungen nachgewiesen wurde[2]), wäre durch einen solchen Sondertarif Würzburg inbezug auf den Schnittholzumschlag eine ebenso überlegene Stellung geschaffen worden, wie sie die Mainumschlags-

[1]) Siehe Zöpfl: Die Umschlagsanlagen und die Notwendigkeit eines Holzhafens am Main.

[2]) Siehe Heubach E.: Die zukünftige Verkehrsentwicklung auf dem regul. Main mit bes. Berücksichtigung der Stadt Würzburg. Leipzig 1901.

stationen durch den Ausnahmetarif 1a gegenüber Heilbronn erlangt hatten. Nachdem nun heute die einzelnen Staatseisenbahnen zur Reichsbahn zusammengefaßt sind, besteht zu solchen ausgesprochenen Kampftarifen keine Veranlassung mehr.

Anmerkung. Inzwischen ist mit Wirkung vom 27. August 1927 ab der Ausnahmetarif 1 u für Stamm- und Schnittholz im Rhein-, Main- und Neckarumschlagsverkehr eingeführt worden. Derselbe bezieht sich also auf ganz Süddeutschland und bringt gegenüber den Normalfrachten Ermäßigungen bis nahezu 30 %.

Einfluß der Eisenbahnen auf den Holzexport auf dem Main.

Mit dem Aufblühen der Eisenbahnen hat sich also der Holzverkehr auf dem Main im ganzen bedeutend gehoben. Während in der vorhergegangenen Zeit als sein Einzugsgebiet nur diejenigen Waldkomplexe in Betracht kamen, die an den Main selbst angrenzen und ihr Holz direkt auf ihm verflößen oder in Schiffen zum Versand bringen können, ist heute auch ganz Südbayern in den Einflußbereich der Main-Wasserstraße einbezogen. Aus Nordbayern, vor allem aus Oberfranken kommen nach wie vor bedeutende Holzmengen per Floß den Main herab; unterhalb Würzburgs wird hauptsächlich Grubenholz nach den Zechen im Rheinland per Schiff versandt. Der Transport von Eichen ist auf dem Main ganz wesentlich zurückgegangen, da dieselben als wertvolle Hölzer meist den direkten Bahnweg benutzen und auch Holland hat aufgehört, Abnehmer des starken Eichen- und Tannenholzes zu sein, einmal weil das deutsche Holz mit dem auf dem Seewege herangebrachten russischen Holze nicht mehr konkurrenzfähig ist und weil außerdem mit der Einführung des Eisenschiffes der Bezug von Eichen zu Schiffbauholz ein Ende gefunden hat. Ebenso ist das Schnittholz, soweit es nicht in Schiffen versandt wird, ganz auf die Eisenbahnen übergegangen. Der Floßverkehr beschränkt sich heute also fast ausschließlich auf das weiche Langholz, das dem Main von den Eisenbahnen in bedeutenden Mengen zugeführt wird.

Dieser Holzstrom nimmt, abgesehen von den Mengen, die vom Frankenwald aus direkt verflößt werden, seinen Anfang bei den oberhalb Würzburgs gelegenen Umschlagsplätzen, die im Folgenden in ihrer Bedeutung in großen Zügen betrachtet werden sollen. Als oberster derselben kommt Lichtenfels in Betracht, dessen Einzugsgebiet in erster Linie der nahe Frankenwald bildet. Daneben wird auch Holz aus dem Fichtelgebirge und aus der Gegend zwischen Bayreuth und Hollfeld sowie aus dem bayerischen Wald zu Lichtenfels umgeschlagen. Das gleiche Einzugsgebiet hat auch Zapfendorf, das als nächster Umschlagsort mainabwärts folgt, während Staffelbach sein Holz vorwiegend aus dem Steigerwald, dem Baunachgrund, der fränkischen Schweiz, der Scheßnitzer Gegend und aus dem mittelfränkischen und oberpfälzischen Juragebiet empfängt.

Bamberg ist verhältnismäßig spät in die Reihe der Umschlagsplätze eingetreten. Während früher dort nur unbedeutende Mengen Holz aus dem Ludwigskanal in den Main übergingen, ist vom Jahre 1913 ab an diesem Platze ein beträchtlicher Umschlagsverkehr nachzuweisen als unmittelbare Auswirkung der im Jahre 1912 dortselbst dem Verkehr übergebenen Umschlagseinrichtungen und Hafenanlagen. Der Umschlag zu Bamberg erfolgt fast ausschließlich auf Kosten Staffelbachs und Zapfendorfs, deren Umschlagsziffern von diesem Zeitpunkt ab einen rapiden Rückgang erfahren haben. Für Zapfendorf ist seit 1922 überhaupt kein Umschlag mehr ausgewiesen. Schweinfurt erscheint jeweils nur mit ganz minimalen Ziffern am Holzumschlag beteiligt.

Mit Kitzingen beginnt die Reihe der wichtigen Mainumschlagsplätze, weil hier zum erstenmale eine bedeutende Bahnlinie den Main erreicht. In Kitzingen treffen die Hölzer aus der Nürnberger Gegend auf die Mainwasserstraße, daneben aber reicht das Einzugsgebiet Kitzingens weit nach Südbayern hinein und bis nach Oesterreich, wie dies eine Uebersicht über die Herkunft des dort umgeschlagenen Holzes, die in der Zeitschrift des Bayer. Statist. Landesamtes aufgeführt ist, für das Jahr 1911 erkennen läßt. Danach kam dieses zu 68,1 % von südbayerischen Eisenbahnstationen

„	18,5 %	„	österreichischen	„
„	11,7 %	„	nordbayerischen	„
„	1,7 %	„	böhmischen	„

Das Einzugsgebiet in Südbayern läßt sich folgendermaßen umgrenzen: Regensburg—München—Tittmoning, der Landesgrenze entlang über Passau bis gegen Eisenstein im Bayer. Wald—Regensburg. Das aus Oesterreich kommende Holz gelangte zum überwiegenden Teil bis Regensburg per Wasser, wurde dort auf die Bahn umgeschlagen, um in Kitzingen seinen zweiten Umschlag zu Wasser zu erfahren.

Der nächste bedeutende Umschlagsplatz, der Kitzingen zeitweise sogar seine führende Stellung streitig macht, ist Marktbreit. An diesem Punkt erreichen die Linien von Augsburg und München den Main. Es ist daher natürlich, daß Südbayern den bei weitem größten Teil des Umschlagsholzes trägt. Für Marktbreit ergibt sich ungefähr folgendes Einzugsgebiet: Oettingen i. Schw.—Abensberg—Rosenheim—Oberammergau—Oettingen i. Schw. Die Herkunft dieses Holzes war im Jahre 1911 folgende:

75,8 %	von	Südbayern
22,8 %	„	Nordbayern
1,3 %	„	Oesterreich
0,1 %	„	Böhmen.

Von Marktbreit ab folgt die Bahnlinie dem Main und erreicht in Ochsenfurt nochmals einen bedeutenden Umschlagsplatz, dessen Einzugsgebiet im wesentlichen mit dem Marktbreits zusammenfällt und der bei Ueberlastung Marktbreits der rascheren Abwicklung des Um-

schlags wegen von südbayerischen Holzhändlern oft vorgezogen wird. Das zu Ochsenfurt im Jahre 1911 umgeschlagene Holz setzt sich seiner Herkunft nach folgendermaßen zusammen:

78,6 %	aus	südbayerischen	Eisenbahnstationen
26,5 %	„	nordbayerischen	„
0,9 %	„	österreichischen	„

Damit ist die Reihe der Langholzumschlagsplätze abgeschlossen. In Würzburg findet überwiegend Umschlag in Schnittholz statt (für 1911 75 % des dortigen Holzumschlags), das zum größten Teil aus den Sägewerken im Bayerischen Wald, im Frankenwald und zum geringeren Teile aus oberbayerischen Sägebetrieben kommt. Daneben wird zu Würzburg aus den unterfränkischen Waldgebieten Grubenholz zu Wasser umgeschlagen, das auch zu Miltenberg fast den gesamten ausgewiesenen Umschlag ausmacht. Ein Versand von Grubenholz geht ferner von einer Reihe von Mainorten zwischen Würzburg und Aschaffenburg aus; doch ist derselbe statistisch nicht erfaßt, da diese Hölzer die Eisenbahn nicht benutzen, sondern per Achse nach dem Main zur Verladung gebracht werden.[1])

Ganz zuletzt ist Aschaffenburg durch die Fortführung der Mainkanalisation bis zu dieser Stadt und die Anlage eines großzügigen Hafens zu dem bedeutendsten Umschlagsplatz am Main emporgehoben worden. Naturgemäß überwiegt bei weitem der Bergverkehr, da Aschaffenburg heute praktisch den Endpunkt der Rheinschiffahrt darstellt und für diesen auch eisenbahntarifarisch sehr günstig liegt, weil der Bahnweg von dort aus die unterste der großen Mainschleifen abschneidet. Im Bergverkehr sind an Holz in den letzteren Jahren lediglich größere Mengen von Schleifholz für die dortigen Papierfabriken ausgewiesen, das als überseeisches Holz seinen Weg den Rhein hinauf bis Aschaffenburg nimmt. Der Umschlagsverkehr ist nur für Grubenholz in stetem Steigen begriffen. Auffallend ist der starke Rückgang des Umschlags für Lang- und Schnittholz in den letzten Jahren.

Ueber die tatsächliche Größe des gesamten Holzverkehrs auf dem Main geben die folgenden, den Ausweisungen des Bayer. Stat. Landesamts entnommenen Darstellungen interessante Auskunft. Leider ist diesem Zweige der Statistik erst sehr spät eine größere Sorgfalt zuteil geworden; die Binnenschiffahrtsstatistik beruht nämlich auf den Bundesratsbestimmungen vom 25. Juni 1908, und es ist daher für die vorhergehende Zeit das Material außerordentlich lückenhaft und unzuverlässig. Besonders widersprechende Zahlen weist der Floßverkehr auf, da dieser an den einzelnen Stationen,

[1]) Anmerkung. In Miltenberg besteht seit dem 1. Mai 1920 das Transportkontor Vulkan der Gewerkschaft Thyssen, das bedeutende Grubenholzmengen allmonatlich den Main hinab nach den Zechen des Rheinlands abgehen läßt. Nach privaten Angaben beträgt der monatliche Schiffsversand rund 12 000 fm Grubenholz.

wo er erfaßt wurde, größtenteils nur geschätzt werden konnte. Für die Zeit von 1910 ab geben die nachfolgenden Aufstellungen ein zuverlässiges Bild der tatsächlichen Verhältnisse. Demnach betrug der Umschlag in den Jahren 1910—1925 zu:

	1910	1911	1912	1913	1914
	t	t	t	t	t
Kitzingen	74 029	140 788	107 069	115 389	106 766
Marktbreit	33 313	59 325	63 966	59 551	59 770
Aschaffenburg	1 350	325	375	710	793
Bamberg	—	—	—	23 721	37 494
Ochsenfurt	60 678	53 767	70 634	46 774	46 221
Würzburg	19 970	20 256	33 852	44 717	27 020
Staffelbach	8 271	16 640	14 150	4 410	2 130
Miltenberg	44	200	475	557	270
Lichtenfels	16 378	10 650	4 702	3 190	4 955
Schweinfurt	820	951	746	1 154	1 148
Zapfendorf	12 790	18 066	10 222	5 855	5 417
Gesamt	227 641	320 897	306 191	306 018	291 984

	1915	1916	1917	1918	1919	1920
	t	t	t	t	t	t
Kitzingen	58 858	66 724	51 166	56 660	56 845	66 729
Marktbreit	36 569	65 109	75 953	52 951	64 231	70 061
Aschaffenburg	1 635	390	—	—	588	130
Bamberg	19 928	22 760	19 144	19 705	17 790	24 133
Ochsenfurt	26 460	36 990	24 259	17 667	14 858	34 769
Würzburg	57 624	41 027	24 742	4 284	13 729	5 163
Staffelbach	2 253	4 848	2 936	7 391	8 285	11 908
Miltenberg	300	576	30	114	1 407	700
Lichtenfels	1 562	945	—	—	856	184
Schweinfurt	1 929	2 284	1 887	1 563	973	1 009
Zapfendorf	2 150	2 384	1 994	1 067	3 924	406
Gesamt	209 269	250 010	202 111	164 404	183 516	216 119

	1921	1922	1923	1924	1925
	t	t	t	t	t
Kitzingen	44 136	23 412	51 064	39 602	73 335
Marktbreit	71 148	35 700	23 956	25 350	36 253
Aschaffenburg	17 514	83 914	116 118	30 934	32 579
Bamberg	23 967	9 459	18 208	2 193	25 742
Ochsenfurt	33 246	18 785	19 896	2 296	24 676
Würzburg	3 555	10 005	5 895	10 480	11 019
Staffelbach	5 969	4 517	13 251	5 061	8 380
Miltenberg	931	860	622	3 713	7 553
Lichtenfels	1 757	1 537	484	3 191	5 837
Schweinfurt	721	456	182	—	117
Zapfendorf	26	—	—	—	—
Gesamt	202 980	188 644	249 716	122 822	225 392

Der Gesamtverkehr an Floßholz wird durch die Anschreibungen der Schleusen erfaßt. In diesen Ziffern sind auch die direkt verflößten Holzmengen aus dem oberen Maingebiet und dem Frankenwalde einbegriffen.

Durchgangsverkehr von Floßholz an den Mainschleusen.

	Bischberg	Schweinfurt	Würzburg	Kostheim
	t	t	t	t
1910	82 996	90 751	270 178	240 880
1911	82 556	102 224	319 584	291 068
1912	68 347	83 604	296 095	281 557
1913	73 170	73 378	279 866	254 998
1914	80 377	84 008	270 419	254 095
1915	51 043	53 506	178 638	165 137
1916	57 196	62 519	222 359	215 728
1917	36 834	48 295	169 853	165 827
1918	36 617	46 166	152 154	144 291
1919	56 055	77 640	184 065	188 757
1920	68 709	76 101	217 782	217 052
1921	55 258	62 052	190 165	158 008
1922	38 146	41 096	135 307	116 895
1923	27 049	22 891	108 297	90 406
1924	41 091	58 858	118 271	131 967
1925	63 484	71 651	164 856	160 714

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, bleiben die bei der Schleuse Kostheim den Main verlassenden Floßholzmengen jeweils nur unbedeutend hinter den bereits zu Würzburg angeschriebenen Quantitäten zurück; es geht also fast alles vom Obermain kommende Holz unvermindert in den Rhein.

Den Sammelpunkt des Floßholzes bildet das Mainzer Hafengebiet, zu dem die Floßhäfen von Mainz, Castell mit Amöneburg, Biebrich und Schierstein gehören [1]). Die Hölzer werden dort zum Verkauf ausgesetzt und erst nach dem Verkauf werden die verlangten Mengen eingebunden und treten die Reise nach dem Niederrhein an. Die Sortimente des Mainzer Marktes sind folgende [2]):

a) Kleinholz: Stämme von 13 m und weniger Länge und 26 mm Mittendurchmesser und weniger,

b) Meßholz: Stämme von 14 m Länge und mehr mit allen mittleren Stärkeklassen,

c) Holländer: Stämme von 18 m und mehr Länge mit 27 cm Ablaß.

Der größere Anteil des Mainfloßholzes findet normaler Weise in dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet seine Verwendung, der Rest geht nach Holland. Der Handel mit schweren Eichen- und Tannenstämmen nach Holland hat, wie bereits erwähnt, seit Mitte

---

1) Diederich Eugen: Der süddeutsche Floßholzhandel.
2) Hirschmann: Der Mainzer Floßholzhandel.

des vorigen Jahrhunderts einen ständigen unaufhaltsamen Rückgang erfahren und heute wird dorthin fast ausschließlich nur Weichholz zu Pfählen geliefert. Diese Pfähle werden eingerammt und bilden in dem sumpfigen Lande die Grundlage des ganzen Baues[1]). Nach den Ausweisungen des Bayer. Stat. Landesamtes wurde das Mainfloßholz in den Jahren 1912—1925 folgenden Verbrauchsgebieten zugeführt:

Bestimmung nach Rheinplätzen zwischen

	Freiweinheim u. Bingen	Bingerbrück u. Remagen	Bonn u. Wörringen	Bennrath u. Duisburg-Ruhrort	Wesel u. Emmerich	Holland
1912	2 070	12 051	36 753	187 685	24 131	50 283
1913	1 386	13 243	34 472	156 625	27 401	52 435
1914	2 114	11 813	29 615	136 069	21 113	37 700
1915	5 230	4 238	23 037	66 840	14 442	60 516
1916	—	589	22 536	61 454	17 219	—
1917	183	2 977	1 809	82 412	18 429	17 714
1918	—	199	13 566	37 942	10 143	55 664
1919	1 293	230	17 187	30 358	9 428	107 468
1920	98	475	8 198	34 940	2 458	63 888
1921	777	170	13 950	46 359	57 009	60 671
1922	229	2 315	10 167	46 978	6 975	25 993
1923	—	—	7 886	9 157	—	27 857
1924	283	2 607	14 736	36 563	3 734	17 997
1925	—	1 797	9 936	41 250	4 858	13 965

Seit dem Jahre 1919, das eine Rekordziffer aufweist, ist ein steter Rückgang unseres Exportes nach Holland offensichtlich. Auch hier wie auf vielen anderen Gebieten unserer Wirtschaft hat Deutschland schwer um die Wiedererlangung seiner ehemaligen Absatzmärkte zu kämpfen, wenn ihm diese nicht durch den erstarkten überseeischen Import für dauernd entwunden sind.

Die Aussichten des Holzverkehrs bei der Weiterführung der Mainkanalisation.

Zum Schlusse wäre noch ein kurzer Ueberblick darüber zu geben, welchen Einfluß der Ausbau des Maines zur Großschiffahrtsstraße auf den Holzhandel auf dem Main voraussichtlich nehmen wird. Es ist natürlich immer gewagt, Prophezeiungen zu machen, doch liegt gerade auf diesem Gebiet in den vom Tarifamt der bayerischen Staatseisenbahnen veröffentlichten Untersuchungen über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung eines Main-Donaukanals ein Material vor, das wohl einigen Anspruch auf Zuverlässigkeit machen darf, wenn es gleichwohl einseitig die Vorteile dieser Verbindung in den Vordergrund stellt. Außerdem werden durch die Kanalisation gerade für den wichtigsten Zweig des Holzhandels auf dem Main, die Flößerei, so eindeutige Verhältnisse geschaffen, daß man ihre Wirkung mit ziemlicher Sicherheit voraussagen kann.

[1]) Diederich a. a. O.

Für den Holzhandel als solchen hat der Kanal, um es gleich vorweg zu bekennen, außerordentlich schwere Nachteile im Gefolge. Wenn heute der Main kanalisiert ist, hat die Flößerei auf ihm ein Ende, und das bedeutet einen schweren Schlag für den Rundholzhandel, der, wie bereits öfter erwähnt, den Hauptteil des Mainververkehrs in Holz stellt. Da spielt es auch keine Rolle, daß der Kanal wesentlich billigere Frachten gewähren kann als die Eisenbahn; gegenüber der sehr billigen Flößerei bedeutet er jederzeit eine außerordentliche Verteuerung des Transportes, was das Absatzgebiet wesentlich einengen kann, umsomehr als in den rheinischen Verbrauchszentren das überseeische Holz heute schon dem bayerischen Holze immer stärkere Konkurrenz macht. Darüber hilft auch die Tatsache nicht hinweg, daß das Rundholz in vielen Fällen künftig einen wesentlich kürzeren Weg mit der Eisenbahn bis zum Wasser zurückzulegen haben wird. Es kann zwar das Rundholz aus dem südlichen Bayern bereits zu Ingolstadt, Treuchtlingen, Regensburg und Deggendorf auf das Wasser übergehen und braucht nicht mehr wie bisher die Eisenbahn bis zu den Mainumschlagsplätzen zu benutzen. Demgegenüber stehen aber die Holzmengen, die aus dem Frankenwalde auf der Rodach und auf dem Main nach dem Rhein durchgeflößt wurden, ohne die Eisenbahn überhaupt zu berühren. Dieses Holz wird in Zukunft bis Bamberg die Bahn benutzen und dort einen Umschlag zu Schiff erfahren, da eine Floßfahrt auf so kurze Strecke nicht mehr lohnend ist. Für den gesamten Wasserweg ergibt sich nach den Berechnungen in der oben erwähnten Denkschrift eine Frachterhöhung gegenüber der Flößerei von rund ⅓ der bisherigen Kosten.

Es ist klar, daß bei dem starken Ueberwiegen des Rundholzexports aus Bayern auch die Vorteile, die dem Transport von Schnittholz und der übrigen in Frage kommenden Hölzer künftig zufließen, nicht geeignet sind, die Bilanz für den Holzhandel im ganzen günstiger zu gestalten. Das Einflußgebiet, das dem Kanal für den Bretterversand zukommt, ist ohnehin schon wesentlich kleiner als für den Versand von Rundholz. Das letztere ist in Bezug auf seinen Absatz eben dadurch besonders günstig gestellt, daß sich dieser auf die Industriezentren am Niederrhein beschränkt. Für das Schnittholz dagegen liegen die Empfangsstationen in Norddeutschland zerstreut, wodurch in der Regel Nachfrachten mit der Eisenbahn notwendig werden, sodaß wohl in vielen Fällen der Handel den direkten Eisenbahntransport vorziehen wird. Aehnlich liegen die Verhältnisse in Bezug auf Grubenholz, das zwar ein ziemlich geschlossenes, der Wasserstraße naheliegendes Absatzgebiet hat, das aber dem Wassertransport zuliebe keine großen Umwege machen wird, da es auf der Eisenbahn bereits in der niedrigsten Klasse tarifiert. Für dieses ist also das Einflußgebiet des Kanales noch enger begrenzt als für Schnittholz.

So läßt sich also zusammenfassend sagen, daß an den großen Vorteilen, die der Großschiffahrtsweg für viele Zweige der deutschen Wirtschaft unzweifelhaft mit sich bringen wird, der Holz-

handel nur einen sehr mäßigen Anteil hat. Wenn man gleichwohl einsieht, daß im Hinblick auf das Ganze von einzelnen Teilen Opfer gebracht werden müssen, so wird man es doch stets bedauern, wenn ein seit Jahrhunderten bestehendes Gewerbe, wie in diesem Falle die Flößerei, dem Untergange geweiht wird. Dafür aber wird ein Werk erstehen, das nicht nur dem eigenen Lande große wirtschaftliche Vorteile bringen soll, sondern auch draußen in der Welt Zeugnis ablegen wird von deutschem Unternehmungsgeist und deutschem Willen, der trotz der Fesseln eines unwürdigen Schmachfriedens kraftvoll den mühsamen Weg zu neuem Aufstiege beschreitet.

Anhang.

Technische Benennungen im Floßgeschäft.

(Kgl. Bayer. Kreis-Amtsblatt von Oberfranken von 1868.)

Bloch, Blöcher: 10—20 ' lang abgesägte Teile eines Stammes zum Bretterschneiden.

Boden: Eine bestimmte Anzahl der Länge nach, sowohl am starken wie am schwachen Ende befestigte, zusammengespannte Pfaden und wird ein Dreier-, Vierer-, Fünfer- bis Zehnerboden genannt, je nach Anzahl der zusammengespannten Stämme.

Pfade: Ein einzelner Stamm von weichem Holze.

Bohle: Ein Brett von mindestens 10 ' Länge, 12 " Breite und 2 " Dicke.

Bort: Niederländische Bezeichnung für Brett.

Rieg: %· Schock Bretter.

Riegpfaden: Tannen- und Fichtenstangen von 45—55 ' Länge und 4—6 " mittl. Durchm., welche beim Fertigen der Stümmel notwendig sind und an den beiden Langseiten angebracht werden, um einesteils diese Flöße zusammenzuhalten und andererseits solche bei der Floßfahrt beim Anstoßen an die Ufer- und Wasserbauten vor Beschädigung zu schützen.

Stümmel: Eine Quantität zusammengefügter Bretter in der Form eines länglichen Viereckes. Er ist 10 ordinäre Bretter breit, 4 solcher Bretter lang und 24—25 solcher dick und besteht aus 960—1000 Stück.

Hallstädter Stück: Mehrere zu einem Ganzen zusammenbefestigte Stümmel. Stümmel und Böden, welche zu Schwürbitz gebunden (gebaut) und bis Bischberg geflößt werden und zwar:

a) e i n H a l l s t ä d t e r S t ü m m e l s t ü c k, wenn dasselbe aus 2 vorne angebrachten Böden (Kopfböden) und 3 Stümmeln, oder aus 2 Kopfböden, 3 Stümmeln und 1/2 Teilboden (einem Boden zu 42 ' Länge) besteht,

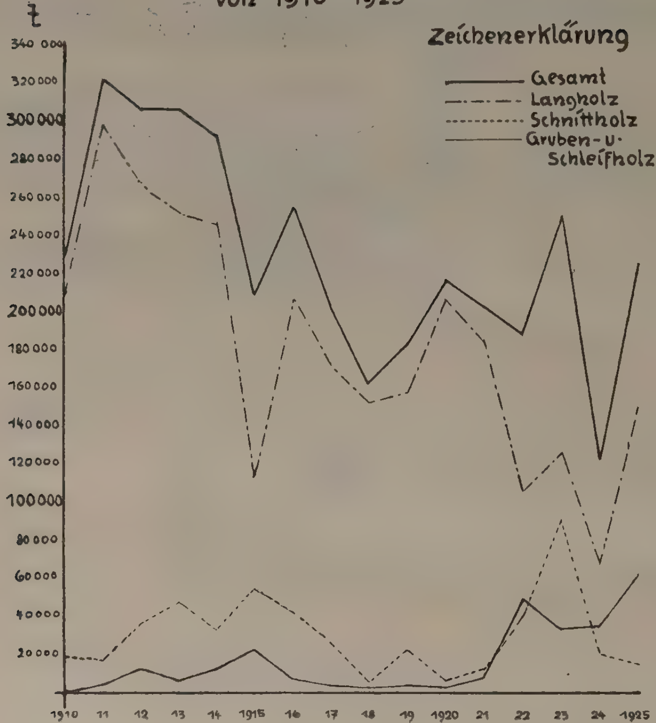
b) *ein Hallſtädter Bodenſtück*, wenn dasſelbe entweder aus 6 großen, 70—80 ' langen Böden zu 3 Längen beſteht (ſo daß immer 2 Böden nebeneinander, das zweite Paar an das erſte und das dritte Paar an das zweite befeſtigt wird) oder aus 10 40—60 ' langen Böden zu 5 Längen gebaut wird. Der Name Hallſtädter Stück rührt daher, weil dieſe Stücke früher nur bis Hallſtadt geflößt wurden.

Würzburger Stück: Mehrere zu Biſchberg für den Transport nach Würzburg zuſammengefügte Stümmel und Böden und zwar:

a) *ein Würzburger Stümmelſtück*, wenn das Stück drei vorne angebrachte Böden und 15 Stümmel enthält und letztere zu drei Breiten und fünf Längen nacheinander angehängt ſind und

b) *ein Würzburger Bodenſtück*, wenn das Stück 4 Böden breit und 7—8 Böden lang iſt.

Der Umschlag von Bahn zu Wasser
von 1910–1925



Lebenslauf.

Ich, Hermann Schmid, Sohn des Geschäftsinhabers Carl Friedrich Schmid und seiner Ehefrau Margarete, geb. Burger, wurde geboren am 23. Mai 1901 zu Miltenberg am Main und trat nach 4jährigem Besuch der Volksschule in die dortige Real- und Handelsschule ein. Nach Erlangung des Einjährig-Freiwilligen-Zeugnisses trat ich im Herbst 1917 an die Oberrealschule in Würzburg über, wo ich im Juli 1920 absolvierte.

Vom Herbst 1920 an studierte ich an der Universität München Forstwissenschaft mit Ausnahme des Wintersemesters 1923/24, das ich an der Universität Freiburg im Breisgau zubrachte. Am Ende des Wintersemesters 1922/23 legte ich die forstliche Zwischenprüfung und im März 1926 das forstliche Referendarexamen ab.

Im Sommer 1926 trat ich zum forstlichen Vorbereitungsdienst bei der Fürstl. Leiningenschen Generalverwaltung in Amorbach i. Ufr. ein. Da ein mir während meiner Studienzeit zugezogenes Gehörleiden im Außendienste ernstliche Schwierigkeiten bereitete, mußte ich mich zur Aufgabe des Forstberufes entschließen und kehrte im Herbst 1926 an die Universität in München zurück, wo ich nun im Juli 1927 das staatswirtschaftliche Doktorexamen ablegte.